



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

“INCIDENCIA DEL CUMPLIMIENTO DE NORMAS DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN LA SEGURIDAD VIAL,
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE VIRÚ – 2017”

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR:

MORALES SALAZAR PEDRO OTONIEL

ASESORA:

DRA. VARGAS FLORES ROSA LUZ

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

DERECHO ADMINISTRATIVO

TRUJILLO - PERÚ

2018

PÁGINA DEL JURADO



.....
ESTUARDO REATEGUI VELA
PRESIDENTE



.....
FRANCISCO FALCÓN GÓMEZ-SÁNCHEZ
SECRETARIO



.....
ROSA LUZ VARGAS FLORES
VOCAL

DEDICATORIA

A mi esposa, Soledad Leiva Castillo y mis hijos, Clayderman y Argenis, que son mi motor y motivo. Son el engranaje que hace girar mi mundo. Gracias por hacer todos mis días soleados, incluso bajo cielos grises.

A mis padres, Sara Salazar Sánchez y Carlos Morales Alva, mis hermanos Carlos, Nery, Jorge, María del Carmen, Zara y Oscar, quienes son el núcleo, el cálido refugio, el lugar seguro, el referente de mi historia.

A mis amigas, Rocío Plasencia y Mercedes Urteaga, leales e incondicionales, sin cuyo impulso y motivación constantes habría sido imposible llegar hasta este día. Gracias por creer en mí.

El Autor

AGRADECIMIENTO

A Dios, el Alfa y la Omega, el Principio y el Fin, por su Amor y Fidelidad, eternos e inmutables.

A mi familia, amigos y maestros de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad César Vallejo, por su apoyo constante para lograr mis objetivos profesionales y personales.

De manera especial, a la Dra. Rosa Luz Vargas Flores, por su asesoría experta e invaluable apoyo a lo largo de la presente investigación.

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, Pedro Otoniel Morales Salazar, estudiante de la Escuela Académico Profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo, declaro que el trabajo académico titulado **“Incidencia del cumplimiento de normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial, Municipalidad Provincial de Virú – 2017”** presentada en 182 folios para la obtención del título profesional de Abogado es de mi autoría.

Por tanto, declaro lo siguiente:

- He mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo.
- Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentando completa ni parcialmente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
- Soy consciente de que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios.
- De encontrar uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las sanciones que determinan el procedimiento disciplinario.

Trujillo, 15 de diciembre del 2018



Pedro Otoniel Morales Salazar
DNI N° 17910106

PRESENTACIÓN

Señores Miembros del Jurado;

Cumpliendo con el Reglamento de Grados y Títulos de la Escuela Académico Profesional de Derecho de la Universidad César Vallejo, yo: Pedro Otoniel Morales Salazar, presento ante ustedes la tesis titulada **“Incidencia del cumplimiento de normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial, Municipalidad Provincial de Virú – 2017”**, con el objetivo de determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú, investigación que contribuirá a un mejor conocimiento de la eficiencia de la gestión desarrollada por los funcionarios de la administración pública de la Municipalidad Provincial de Virú, con miras a la satisfacción del interés general de los ciudadanos y el bienestar de la sociedad en dicha provincia y nuestra región. El presente trabajo ha sido realizado de acuerdo a los lineamientos fijados para la elaboración de tesis de la Escuela Académico Profesional de Derecho conjuntamente con los conocimientos obtenidos a lo largo del desarrollo de los ciclos de la carrera, investigación correlacional causal, información bibliográfica y experiencia laboral.

Entregando el presente escrito con la sana y objetiva convicción de que el mismo tenga los merecimientos que amerite su aprobación, les invito a analizarlo y aprobarlo, sin embargo, como todo trabajo humano es capaz de ser perfeccionado, espero vuestras sugerencias para mejorarlo y así poder realizar la sustentación de la presente tesis.

El Autor

ÍNDICE

	Pág.
Página del jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaratoria de autenticidad	v
Presentación	vi
Índice	vii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I. INTRODUCCIÓN	11
1.1. Realidad problemática	11
1.2. Trabajos previos	17
1.2.1. A nivel internacional	17
1.2.2. A nivel nacional	21
1.2.3. A nivel regional	23
1.3. Teorías relacionadas al tema	27
1.4. Formulación del problema	53
1.5. Justificación del estudio	53
1.6. Hipótesis	55
1.6.1. Hipótesis de investigación	55
1.6.2. Hipótesis nula	55
1.6.3. Hipótesis específicas	55
1.7. Objetivos	56
1.7.1. Objetivo general	56
1.7.2. Objetivos específicos	57
II. MÉTODO	60
2.1. Diseño de investigación	62
2.2. Variables, operacionalización	63
2.3. Población y muestra	67
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	70

2.5. Métodos de análisis de datos	75
2.6. Aspectos éticos	75
III. RESULTADOS	77
IV. DISCUSIÓN	104
V. CONCLUSIONES	110
VI. RECOMENDACIONES	114
VII. REFERENCIAS	116
ANEXOS	
Anexo 1: Matriz de puntuaciones de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros	121
Anexo 2: Matriz de puntuaciones de la variable seguridad vial	125
Anexo 3: Validación de contenido del instrumento cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros	129
Anexo 4: Validación de contenido del instrumento seguridad vial	140
Anexo 5: Validación de constructo del instrumento cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros	153
Anexo 6: Validación de constructo del instrumento seguridad vial	155
Anexo 7: Confiabilidad del instrumento cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros	157
Anexo 8: Confiabilidad del instrumento seguridad vial	159
Anexo 9: Cuestionario de cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros	162
Anexo 10: Cuestionario de seguridad vial	165
Anexo 11: Ficha técnica del cuestionario de cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros	168
Anexo 12: Ficha técnica del cuestionario de seguridad vial	171
Anexo 13: Constancia de la realización del estudio de investigación emitida por la institución	174
Anexo 14: Matriz de consistencia interna del informe de investigación	175
Anexo 15: Panel fotográfico	179

RESUMEN

La presente investigación se elaboró con la finalidad de determinar la **incidencia del cumplimiento de normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial, Municipalidad Provincial de Virú – 2017**. El tipo de estudio es no experimental, el diseño de estudio es correlacional causal transversal y los métodos de investigación aplicados fueron el deductivo, el descriptivo, el hermenéutico – jurídico y el analítico - sintético. La muestra estuvo constituida por 149 participantes de la Provincia de Viru, 2017; se utilizó la técnica de la encuesta con dos cuestionarios tipo escala Likert, de los cuales se tomó una muestra piloto de 20 participantes para realizar la prueba de confiabilidad con Alfa de Cronbach y la validación de contenido se hizo por juicio de expertos; los resultados fueron representados en tablas y figuras usando el programa Excel, para realizar el procesamiento de información y la contrastación de las hipótesis se hizo con la distribución estadística Tau-b de Kendall y Rho de Spearman por ser los datos no paramétricos a través del software SPSS versión 23.

En el presente trabajo de investigación se arribó a conclusiones a través de los valores encontrados, se afirma que el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, basado en Tau-b de Kendall = 0.187 con una significancia de 0.023 que es menor al 5% de significancia estándar ($P < 0.05$) y del coeficiente Rho de Spearman = 0.202 (positiva débil). Así mismo se precisa que el nivel que predomina en la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros es el deficiente con un 55%, seguido del nivel regular con un 34.2% en la Municipalidad Provincial de Virú - 2017. En contraste con la variable seguridad vial, el nivel que predomina es el regular con un 47%, seguido del nivel deficiente con un 43% en la Municipalidad Provincial de Virú - 2017. La importancia de esta investigación radica en proponer estrategias y mecanismos normativos para lograr que la seguridad vial sea eficiente, transparente y responsable.

Palabras Clave: Normas, Servicio de Transporte Público, Seguridad Vial y Municipalidad.

ABSTRACT

This research was developed in order to determine the incidence of compliance with the rules of public transport passengers in road safety, Provincial Municipality of Viru - 2017. The type of study is not experimental, study design correlative causal correlation and applied research methods were the deductive, the descriptive, the hermeneutic - legal and the analytical - synthetic. The sample was constituted by 149 participants of Viru Province, 2017; the survey technique was used with two Likert-scale questionnaires, which a pilot sample of 20 participants was taken to perform the reliability test with Cronbach's Alpha and the content validation was done by expert judgment; The results were presented in tables and figures using the Excel program for information processing and verification of the hypothesis was made with the statistical distribution Tau-b of Kendall and Spearman's Rho being non-parametric data through of SPSS software version 23.

In this research work reached conclusions through the found values and affirms that compliance with the rules of the public passenger transport service significantly affects the road safety of the Provincial Municipality of Virú - 2017, based on Tau-b of Kendall = 0.187 with a significance of 0.023 which is less than 5% of standard significance ($P < 0.05$) and Spearman's Rho coefficient = 0.202 (weak positive). It is also specified that the level that predominates in the variable compliance with the rules of the public passenger transport service is the deficient with 55%, followed by the regular level with 34.2% in the Provincial Municipality of Virú - 2017. In contrast road safety variable level predominates regular 47%, followed by the poor level with 43% in the Provincial Municipality Viru - 2017. The importance of this research lies in proposing strategies and regulatory mechanisms to achieve efficient, transparent and responsible road safety.

Keywords: Standards, Public Transport Service, Road Safety and Municipality.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

A nivel internacional, actualmente en los países subdesarrollados se evidencia el poco cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros que se contrasta con un alto grado de faltas e infracciones al cumplimiento a las mismas; asimismo considerables dificultades para una cómoda y garantizada movilidad de las personas, altos gastos de traslados sociales y productivos, alta contaminación, vasto gasto de recuperación por las muertes de personas y de los bienes vehiculares y un alto índice de siniestros de tránsito. El transporte en la mayoría de las grandes ciudades ha llegado a alcanzar cifras inestables, con graves y difíciles resoluciones, en: inexistencia de autoridad continuo en el tiempo, sin orden, sin perspectiva unida de transporte a mediano y largo plazo.

La seguridad vial es uno de los propósitos de sostenibilidad para el desarrollo y uno de los campos de una tarea universal de Naciones Unidas en el contexto del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Se considera que el 90% de todos los accidentes de tránsito suceden en países subdesarrollados, con un costo aproximado de 1% a 5% del PIB en los países en desarrollo, debilitando los distintos empeños por disminuir la pobreza (CEPAL, 2016, p. 6).

En el mundo, pasado cada 6 segundos alguien fallece o resulta herido por un accidente de tránsito, dicho de otra manera, tres mil personas mueren por día por esta razón, cantidad que está muy por delante de las 965 muertes que se anotan en promedio por siniestros aéreos por año. Esto se resume a 1.2 millones de personas que mueren al año y 50 millones de lesionados, de los que se deduce, 120 mil son de Iberoamérica e indica la primera razón de fallecimiento de hispanos de 5 a 44 años. Los sitios con mayor fallecimiento por siniestros de tránsito son los países subdesarrollados, a causa de poca infraestructura apropiada para el tránsito y la débil cultura consiente que se sabe e interiorizado se tiene sobre seguridad vial y al cumplimiento de las normas de tránsito (Univisión, 2009).

La ONU sostiene, que al no encontrar la forma de cimentar una cultura consiente entre los conductores y usuarios, los siniestros de tránsito puede ser la causa más representativa de minusvalía en niños y jóvenes del mundo entero. Sobre estos problemas, las Organización de las Naciones Unidas creó empezando del 2003 el Día Mundial de Remembranza a los Fallecidos por Accidentes de Tránsito, que se celebra cada 3er domingo de noviembre.

En la investigación se evidencia que en los países subdesarrollados los costos por siniestros de vías terrestres alcanzan cifras en promedio del 1% del Producto Bruto Interno (PBI), suma similar a lo que perciben estos países por asistencia, la financiación en seguridad vial podría tener rentabilidad porque generan ahorros económicos y dan garantías a los pueblos de la actualidad y del futuro que están muy unidas a la valoración que se le da a existencia humana y a la comunidad. (Alutrado, 2007, p. 7).

Una buena administración de la seguridad vial, se vincula con una de disminución de decesos y lesiones, lo que exige una aplicación organizada de varias medidas de seguridad vial, orientado con mayor preponderancia a los peatones en estado de vulneración en las vías o en lugares con mayores problemas de tránsito. Consecuentemente, es de mucha importancia hacer el fortalecimiento para integrar las labores de seguridad vial enmarcado en políticas para la sostenibilidad del desarrollo y el movimiento de vialidad con el propósito de brindar servicios de transporte que se asocien apropiadamente al aumento de los requerimientos con un enfoque de seguridad integral (CEPAL, 2016, p. 7).

En el Perú se tiene el Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito dado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que reglamentan la utilización de las vías públicas para vehículos, peatones, animales y todas aquellas relacionadas al transporte y está actualizada para el contexto nacional (Ramos, 2013, p. 63).

La Policía Nacional del Perú es quien se encarga de hacer cumplir las normas del servicio de transporte público de pasajeros y llevar acabo la fiscalización y control del tráfico vehicular coordinando con diversas

entidades públicas dependientes del gobierno nacional, regional y local para que se logre la eficacia y eficiencia del servicio de transporte y con costos aceptables que no medren los escasos recursos con que la caja fiscal financia diversos proyectos para eliminar las brechas que existen en los diversos sectores tales como: el de educación, salud y saneamiento básico y la conservación del medio ambiente. La inversión en seguridad vial es rentable por la producción de ahorros pecuniarios y proteger a la población y a sus generaciones futuras, quienes tienen relación con el valor que se le está asignando a la vida misma y a la sociedad. (Alutrado, 2007, p. 7).

Las municipalidades a través de sus Ordenanzas también se encargan de hacer cumplir las normas del servicio de transporte público de pasajeros y deberían supervisar que los pueblos les elaboren propuestas de desarrollo urbano para un crecimiento estructurado con un enfoque de localidades saludables. Por eso existen una variedad de requisitos que favorecen a esta temática de la seguridad vial, como es la acomodación y el mejoramiento de la infraestructura vial, el transporte y el cuidado de las normas, dicho así la modernización de la infraestructura vial está relacionada a la planificación y ordenamiento urbano, priorizando a los usuarios que ha vehículos terrestres (Castro, 2005, p. 53).

En nuestro país, cada año fallecen por accidentes de tránsito entre 3000 y 3590 personas, siendo los accidentes de tránsito la principal causa de muerte, en 10 años tuvimos alrededor de 55 mil víctimas, más de las que mató Sendero Luminoso en tiempo similar y las víctimas, entre fatales y no fatales llegan a 880 mil y la incidencia es cada vez mayor (Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito – AVIACTRAN, 2014).

El Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2013-2018, describe la poca cultura sobre seguridad vial para reducir el número de muertes y lesiones en choques vehiculares, en la actualidad no se cuenta con disposiciones legales en general, para dar atención a las víctimas de accidentes de tráfico, existiendo regulaciones ineficientes e ineficaces para resolver este problema.

Ártica (2015), se formula la pregunta ¿Cuál es la principal problemática de la política pública en la rama de seguridad vial para el servicio de atención completa de los fallecidos por siniestros de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013?, y responde que actualmente la seguridad vial es estimada como uno de los mayores contratiempos globales cada año (OMS, 2008) ocurren 1,2 millones de muertes en el mundo de hoy, un problema que debe abordarse a nivel mundial, y sectorial, por lo que debería lograrse una actuación coordinada entre los diferentes grupos sociales (policía, el transporte, los jueces, los fiscales, la educación, salud, entre otros).

A través de diversos estudios, se vienen ensayando el análisis de diversas causas de los accidentes de tránsito; así tenemos la afirmación de bajas acciones en verificar las amenazas, aumento rápido de los vehículos automotores y el incremento de la necesidad de conductores entre ellos sin experiencia, indican la progresión de los niveles de siniestralidad de tránsito en los 20 años últimos. (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2015, p. 48).

En el Perú el problema de la seguridad vial es una inquietud continua en la ciudadanía que genera fuertes costos económicos, sociales y familiares; en virtud a ello se visualiza poca evolución de enfrentar la problemática de la seguridad vial, que es una tarea muy complicada que requiere la participación de la totalidad de los agentes involucrados, considerando en hacer grandes acciones para lograr una educación más conveniente (Castro, 2005, p. 5).

La seguridad vial requiere una política pública nacional, con una orientación de concluyentes de la sociedad y de desarrollo, tomando en consideración a las agrupaciones más desprotegidos, considerada en el plan de gobierno como una política de Estado. Se debería ir fortaleciendo las estrategias y tareas llevadas por el Consejo Nacional de Seguridad Vial, el Consejo de Transporte de La Libertad y la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito. De igual manera, se debería accionar el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional, firmado entre los ministerios de transportes y comunicaciones, salud, educación y del interior, a favor de la seguridad vial.

Elaborar políticas municipales enmarcados dentro de la fomentación de la seguridad vial. Formar consejos de gestión local para la seguridad vial, en la cual participen las instituciones públicas, privadas y sociedad civil.

En la Región La Libertad el incumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros da como resultados accidentes por exceso de velocidad y la imprudencia del conductor representan el 61.01 % de las causas de accidentes de tránsito, es decir accidentes que se ocasionan por causas humanas a sus capacidades limitadas (visuales o acústicos) como también a su inestabilidad emocional, alcoholismo, actitudes antisociales peligrosas, conflictos personales y otras causas que alteran su comportamiento. Según los datos obtenidos por informes y reportes de la PNP, las causas sobre accidentes de tránsito en el año 2015 fueron por: Exceso de velocidad 1,605; imprudencia del conductor 1,356; ebriedad del conductor 410; imprudencia del peatón 330; imprudencia del pasajero 58; desacato señal del tránsito 99; invasión del carril 90; Otros 905. (Policía Nacional del Perú, 2015).

En los cinco últimos años, la Región La Libertad ha registrado 1,552 fallecidos y 15,758 heridos por accidentes de tránsito, es decir que cada dos días una persona pierde la vida y cada día resultan heridos 8 personas. Víctimas de accidentes de tránsito desde el año 2011 al año 2015: año 2011 fallecidos 418, año 2012 fallecidos 417, año 2013 fallecidos 382, año 2014 fallecidos 176, y año 2015 fallecidos 159; mientras que heridos: año 2011 heridos 2,658, año 2012 heridos 3,029; año 2013 heridos 3,000, año 2014 heridos 3,467, año 2015 heridos 3,604. (Policía Nacional del Perú, 2015).

Con el Proyecto Especial Chavimochic, la Red Vial Provincial, al interno de los distritos de Virú y Chao, se ha incrementado en un 50% más que 1994, en la que los canales y drenes llevan a cabo en su papel de caminos vecinales una formación de interconexión en el 87% de los 116 Centros Poblados. (Plan de Desarrollo Rural Urbano de la Municipalidad Provincial de Virú, 2014).

El número de accidentes ocurridos en el año 2016, en el departamento de La Libertad, siendo la Provincia de Trujillo el de mayor accidentes ocurridos con 3923, todos los días ocurren en promedio 11 accidentes, es decir un 86.13 % de las provincias ubicadas en la margen de la costa, mientras que la provincia de Ascope tiene un bajo índice de accidentes de tránsito con 69 accidentes ocurridos con un 1.51 % con relación a las otras provincias de la margen de la costa del departamento de La Libertad, esto gracias a la buena labor que desarrolla el equipo técnico en materia de fiscalización y sancionando a quienes no cumplen con las normas de tránsito, evitando de esta manera sumen más muertes y heridos en su provincia. La Provincia de Virú, cuenta con 281 accidentes de tránsito durante el año 2016, ocupando el 2do lugar con más accidentes ocurridos en la Región La Libertad, representando el 6.17 %, de la margen costeña, es decir cada dos días se registra un accidente de tránsito, con consecuencias fatales y no fatales (Informe Seguridad Ciudadana de la Región La Libertad, 2017).

La problemática de los accidentes de tránsito en la Provincia de Virú, los conductores y transportistas son la causa activa de la problemática y son los actores de cambiar para disminuir los grados de accidentabilidad, por eso los conductores deben evitar violentar las leyes de tránsito y conducir siempre con mucha responsabilidad, asumiéndolos como suyos las normas y que adopten una cultura consiente de ciudadanía en respetar con primacía el derecho a la vida y a los derechos fundamentales de los demás.

Los conductores de transporte público, taxis, moto taxis, y cobradores de combi adquieren un rol muy pasivo ante la compleja problemática de los siniestros de tránsito, y han adoptado un débil comportamiento en cuanto a los valores de respeto y derecho a la vida y lo han aletargado la conciencia social y de ciudadanía; donde “Vale Todo”, convirtiéndola en una tiranía que se prevalece en las pistas y vías.

Uno de los problemas al que se enfrenta el actual gobierno local es la gestión del transporte urbano e interurbano, debido a no contar con un transporte formalizado en unidades (M2 - M3) se enfrentan al transporte colectivo (M1) administrado por la provincial de Virú con poca fiscalización (distrital y

provincial), autorizándole como puntos de operación la vía pública impactando el flujo vehicular, generando inseguridad a los peatones y apropiándose del espacio público. A nivel distrital Virú autoriza el ingreso de unidades para su transporte urbano en la modalidad moto taxi y motocicletas, el cual se constituye en una modalidad totalmente informal, estableciendo sus puntos de operación y paraderos sin ninguna autorización. Esto se ha convertido en un sistema que deteriora la imagen urbana de la ciudad por el número de unidades aprobadas sin un sustento de oferta y demanda, así como una asignación de la misma permitiendo reconocer las zonas generadoras y atractivas para turistas.

En la ciudad de Virú se ha implementado un sistema de semaforización muy deficiente y no cuenta con equipamiento de mantenimiento. Pocas vías están equipadas con dispositivos de control de tráfico tipo señalización (horizontal - vertical) a niveles informativo y tránsito. Sin embargo, por ser un lugar de crecimiento se necesita tomar medidas necesarias para la señalización e indicaciones viales, para hacer mucho más ordenado y transitable la estadía de los turistas y ciudadanos de la zona.

En consecuencia, el transporte terrestre viruñero muestra desunión en el servicio, congestión, grandes tasas de accidentes, confusión, hechos delictivos, unidades móviles desfasadas y empresas de transporte que no cumplen con las formalidades legales, contaminantes en condiciones técnicas precarias, conductores descuidados, imprudentes, agresivos e irresponsables, cobradores codiciosos e irrepresentables. En este sentido investigar los hechos o circunstancias respecto del sistema de transporte constituye una necesidad, dado a que lo álgido del estado situacional, requiere soluciones drásticas y efectivas para el beneficio del desarrollo ambiental y social en la Provincia de Virú.

El propósito del estudio es investigar si las normas del servicio de transporte público de pasajeros inciden en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú durante el 2017, y consecuentemente identificar las falencias y diseñar propuestas de mejora en lo jurídico y técnico.

1.2. Trabajos previos

1.2.1. A nivel internacional

Anacona (2014), en su estudio investigativo: *“Propuesta educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena”*. Universidad del Valle - Santiago de Cali Colombia. Esta tesis se realizó con el enfoque de naturaleza cualitativa, a través de haberlos observado previamente en su contexto escolar donde se desarrollaron los estudiantes. Siendo el propósito general difundir una seguridad vial en los alumnos y sociedad educativa como medida de prevenir lo ambiental con el propósito de reducir las amenazas de accidentalidad; de igual manera, promocionar conductas y acciones cautelosas en diferentes realidades, iniciándose de la identificación y sobre todo la comprensión de los problemas ambientales. En este estudio se muestra la conformación de la patrulla escolar como un mecanismo estratégico educativo, en mérito a ello se busca practicar la educación ambiental en el ámbito educativo, y este orientada al fomento de una cultura de ciudadanía. Concluye que evidenció la conducta y las acciones de los estudiantes en diversos contextos y sitios de la escuela integral indígena; también, al hacer una evaluación al ambiente integral del centro educativo se infirió que se está mostrando un problema asociado con la deficiente seguridad vial. Por lo tanto, la instauración y estructuración de la patrulla escolar, está enfocada en el contexto interno y exterior de la institución educativa, porque es notorio la deficiencia de seguridad vial en el contexto escolar, en consecuencia, hay preocupación y en mérito a ello urge el desarrollo de destrezas teórico-prácticas de alumnos, dentro de los mecanismos estratégicos que serán desarrollados en la Educación Ambiental.

En definitiva, el estudio muestra lo fundamental para los estudiantes de conformar la patrulla escolar en la institución educativa, para lograr una buena convivencia entre compañeros y también para el mejoramiento de sus conductas frente a la problemática ambiental,

además destacando que el éxito de esta clase de propuestas, se concentra en el interés y la legítima voluntad del estudiante unido a la comunidad educativa, con el enfoque participativo, y la obtención de un gran compromiso fuera de la jornada académica y exigencias regulares de las clases, así mismo admitiendo que el crear los mecanismos estratégicos como éste, se convierte en un componente preponderante del proceso de Enseñanza – Aprendizaje, frente al desarrollar las competencias en el estudiante, en el maestro y/o en las currículas al probar relacionar la praxis educativa y la realidad habitual con una visión holística ambiental.

Fernández (2014) en su investigación *Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible, desarrollado en Madrid y Sevilla – España*. Hace un estudio comparativo entre la movilidad no motorizada y los medios de transporte público que comúnmente se emplea en las ciudades de Madrid y Sevilla, que no necesariamente se traduce en un descenso en el uso de los vehículos motorizados, sino direccionado a disminuir el hecho de que la gente camine o haga uso de los medios de transporte público, hecho que requiere de una infraestructura vial segura para un medio de transporte sostenible, ecológico, saludable, económico y el diseño trazado de construcción de una red vial basada en los avances tecnológicos. Concluye que se debe ejecutar una sistematización de transporte intermodal alternándose con el transporte público con el transporte no motorizado es decir que las redes se interarticulen y puedan llegar a este tipo de transporte unidamente con las vías de complemento como un actualizado sistema urbanístico de transporte.

Su estudio se basa en los avances tecnológicos referentes a los hechos de esta dimensión que se vienen suscitando en el continente europeo, ello en base a la labor que respaldan las instituciones público y privada. No obstante que aún hay mucho que abordar que a la fecha aún no se han profundizado en su totalidad y que están relacionados a enfocarlos desde el punto de vista de las ciencias sociales y

culturales, que a la par está plasmado en los cambios de hábitos de las personas y la participación de la ciudadanía en cuanto las transformaciones del régimen de movilidad. Por ejemplo, la autora Carmen Miralles Guasch, resalta en su obra titulada *Ciudad y Transporte: el binomio imperfecto* (2002), que el diseño de las políticas de movilidad es producto del actuar de diversos actores y agentes sociales dentro de un entorno determinado, conformado por las esferas: la económica, la política y la de la sociedad civil.

En los últimos años los diferentes medios de transporte han ido en crecimiento a causa de las modificaciones en el sistema, aumento poblacional un tanto desordenado por su extensión y aun creciente desarrollo de la economía. Este desarrollo ha originado una adecuación en la estructura de transporte público como privado, dando lugar a los modos motorizados, especialmente al automóvil privado.

Torres (2012). En su tesis: *“Metodología de evaluación de la seguridad vial en intersecciones basada en el análisis cuantitativo de conflictos entre vehículos”*, Universidad Politécnica de Madrid, España. Concluye que en las tres décadas últimas el número de automotores en el mundo sea demostrado un incremento muy significativo, habiendo sido este más alto en los países industrializados frente a los países de ingresos bajos, dando lugar aglomeramientos por las calles y carreteras, se contamina el ambiente, mayor tiempo en transportarse e incremento de siniestro de tráfico dañando la vida de los usuarios, al mismo tiempo perjuicios de millones en bienes, teniendo la más grande problemática el hallar mejores procedimientos que den valor la seguridad vial, esto se debe generalmente a la inexistencia de modelos que alcancen intuir los factores facticos de utilización, y no tener tratos en tener en cuenta qué tipo de establecimientos son o no fiables.

Es importante este estudio por las estadísticas que muestra del incremento del número de automotores y la creciente contaminación

del ambiente y los tumultos en las calles y vías, y así poder elaborar los instrumentos.

1.2.2. A nivel nacional

Chú (2014), en su estudio: *“Características de los accidentes de tránsito terrestres y sus consecuencias médicas físicas inmediatas en las personas involucradas que son atendidas en el hospital de emergencias José Casimiro Ulloa - Ministerio de Salud, de enero a diciembre del 2010”*, en la UNMSM; elabora una investigación descriptiva, transversal y observacional en virtud a la verificación de los registros clínicos de emergencia. La población que ha cumplido con los requisitos de inclusión y exclusión son 2269 casos, de ellos 317 (14%) no han contado con valores del tipo de accidente. Llegó a las siguientes conclusiones: la colisión fue el tipo de siniestro de tránsito más usual, fueron los más dañados los usuarios de los carros de tres o más llantas. Las lesiones leves fueron debido a contusiones en más de una ubicación anatómica que se presentaron en los ocupantes de los vehículos de tres o más ruedas. Los golpes graves corresponden a roturas en la pelvis y partes inferiores, por otro lado, las lesiones mortales han sido por trauma torácico, en los dos casos las víctimas han sido los peatones. Sin embargo, las lesiones leves originadas en los usuarios de automotores de tres o más llantas han sido producidas por carros de transporte privado, algo similar las lesiones mortales ocurridas en los peatones. Las combis de transporte público generaron lesiones graves en los usuarios de los vehículos de tres o más llantas. En marzo se registraron la más alta cifra de pacientes, habiendo sido los días sábados de más alto servicio médico entre las 12 a las 18 horas. Los más dañados han sido los hombres con una mediana de 30 años y una desviación estándar de 18,81 años.

Es importante este estudio por las estadísticas en base a las historias clínicas y los accidentes de tránsito terrestres más frecuentes y sus consecuencias médicas físicas.

Borjas (2013), en su tesis: *“Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público”*, Facultad de Ciencias e Ingeniería, Pontificia Universidad Católica del Perú. Estudio descriptico-analítico. Concluyó que la estructura del transporte público de pasajeros son servicios que se brinda a la ciudadanía, por lo que permite que se desplazasen a diferentes sitios de la población y en las que se juntan los municipios y las instituciones reguladoras, así como las organizaciones empresariales de transporte privado. Éstas últimas son las dueñas de las formas de transportar que realizan el servicio antes mencionado. La Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima posee entre sus atribuciones la potestad de elaborar normas complementarias útiles para la administración y control para fiscalizar. En cuanto a la administración, tiene la atribución para permitir las líneas de transporte saturados, dar títulos de habilitaciones a organizaciones empresariales de transporte, conceder la autorización para brindar los servicios, conceder concesiones que puedan brindar los servicios a través de licitación pública, regentar los registros, permitir y instaurar paraderos, entre otros. Así mismo, las rehabilitaciones de las líneas de tránsito son de mucha necesidad y continuas, para que se beneficie a la población. Si se incrementará el lapso de viajar para las personas, la problemática está en comunicarse, ellos deberán estar bien enterados anticipadamente del tiempo extra que se tardarían, y así el usuario pueda administrar su tiempo y hacer su plan sabiendo el viaje que deberá de hacer, dicho así estará en su absoluta responsabilidad. Esta investigación sirve para poder proponer un instrumento de gestión de la seguridad vial en lo que se refiere al plan regular de rutas de las empresas de transporte público.

Gutiérrez (2013), en el trabajo de investigación titulado *“Transporte público de calidad y la movilidad urbana”*. Lima. Estudio descriptico. Concluye que, sin un transporte urbano de alta calidad, clase mundial,

apto para quienes cuentan con recursos económicos o para quienes no cuentan con dichos recursos, no se puede ganar ante el progreso del automóvil privado y la moto. Se tendrá que continuar tolerando el perjuicio que la motorización causa a la vida y salud de los ciudadanos, así como al desarrollo de las ciudades. En SIBRT (Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados y BRT-Bus Rapid Transit), se desea vencer dichos perjuicios, a través de la alianza más vasta involucrada netamente en modernizar el transporte público en las sociedades de Latinoamérica para lograr brindar a los ciudadanos un servicio integral de la gran calidad en el menor tiempo posible y que sobre todo pueda llegar a cada uno de ellos. Este se considera una gran contribución para lograr la renovación del sistema urbano en Hispanoamérica, para beneficiar a casi 500 millones de habitantes, esto es más del 80% de toda la población residentes en ciudades (Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía - CELADE, 2013). Esto costaría más de 100 billones de dólares en los próximos 10 -15 años para infraestructura tipo BRT y renovar flota de buses en 242 ciudades con más de 250 mil habitantes (SIBRT, 2011). Tal es el caso de América Latina que ha destacado como pionera de los BRTs.

En dicho estudio también se revisan algunas experiencias de distintas ciudades que presentan problemas similares a las de Sabana Occidental de Bogotá. Por último, uno de los capítulos aborda la propuesta de intervención basado en un sistema integrado de intervención vial, convirtiéndose en una opción para alcanzar una matriz de ocupación condensado, relacionado con los objetivos del desarrollo sustentable.

1.2.3. A nivel regional

Malca (2016) en su tesis titulada *“Infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes y los accidentes de tránsito en la Región La Libertad 2015”* presentada a la Universidad César Vallejo de Trujillo; con el objetivo de determinar la

relación que existe entre las acciones de incumplimiento e infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes y los accidentes de tránsito en la Región La Libertad 2015 y validar la hipótesis que existe una relación significativa entre las acciones de incumplimiento e infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes y los accidentes de tránsito en la Región La Libertad 2015. La investigación realizada fue no experimental, tuvo un diseño correlacional, de corte transversal; asimismo se utilizaron los métodos deductivo e inductivo. Se tuvo como muestra a 30 choferes de las diversas agencias de transporte debidamente registradas en la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad. La técnica que se aplicó fue la encuesta y como instrumentos dos cuestionarios debidamente validados y confiables. Concluye: Para los niveles de la variable las acciones de incumplimiento e infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes, el de mayor predominación fue el nivel alto con un 83.3% (25 conductores). De los niveles de la variable accidentes de tránsito, el que predomina más es el nivel muy alto con 70% (18 conductores). De manera general se concluye que existe una correlación positiva fuerte entre la variable incumplimiento e infracciones al Reglamento Nacional de Administración de Transportes – RNAT con los accidentes de tránsito.

Este estudio es relevante porque trata las infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes y servirá para triangular con el incumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros del estudio que se está realizando.

Valderrama (2015). En su tesis: *“Propuesta del diseño organizacional para mejorar la gestión pública del instituto vial provincial de la Provincia de Gran Chimú”*, Universidad Nacional de Trujillo Facultad de Ciencias Económicas, Trujillo. Estudio descriptivo. Concluyó que el Instituto Vial Provincial – IVP, de Gran Chimú no posee un eficiente método de su organización, por lo que se evidencia en la pésima

gestión pública que hicieron en los recientes años pasados. Habiendo hecho el diagnóstico real se pudo identificar que la primordial problemática del IVP, es lograr la obtención de recursos económicos proveídas de otros estamentos financieros para ejecutar labores de infraestructura, remodelación y mantenimiento, por lo que los medios económicos para el presupuesto actualizados son insuficientes, teniendo obstáculos para sostener en un 100% las líneas de la red vial vecinal provincial en buen estado de transitabilidad. En el interior de los componentes de la gestión pública, se podría llegar a la conclusión que el IVP Gran Chimú no tiene el apoyo político de su consejo directivo; por otro lado, no tiene un Plan Vial Provincial Participativo actual para demostrar la deficiente planificación para sus acciones.

La importancia de esta investigación es conocer como el Instituto Provincial Vial de Gran Chimú se está desempeñando y que limitaciones tiene que no le permiten el logro de sus metas propuestas.

Álvarez & Licera (2011). En su tesis: *Plan Comunicacional para Concientizar a los Peatones sobre la Seguridad Vial y la Prevención de Accidentes de Tránsito en la ciudad de Trujillo*. Universidad César Vallejo de Trujillo, Unidad Académica de Ciencias de la Comunicación. Estudio no experimental descriptivo, concluyó: En el Perú, con la información de la Policía Nacional del Perú, en 24 horas fallecen 10 usuarios por trágicos accidentes de tránsito y los orígenes se deben a muchos aspectos entre ellos el no conocer las reglas esenciales del Reglamento de Seguridad Vial, el consumir alcohol, la fatiga de los choferes, la falta de responsabilidad de los usuarios, la inexistencia de un espacio apropiado para automotores, la pésimas condiciones de las vías y carreteras, que generan decesos y también discapacidades entre conductores y usuarios.

En el 2008, la Dirección de Protección de la Policía de Carreteras informó que los accidentes de tránsito sucedieron 875 fallecidos y más

de 5000 lesionados. Con estas cifras informativas, en enero se registró el valor más alto en accidentes, con la suma de 205. También, en julio muestran la más alta suma de lesionados y muertos, con 654 y 120, correspondientemente.

Los departamentos que muestran el 88% de accidentes de tránsito en Perú: Lima, Arequipa, La Libertad y Cuzco en similar magnitud, Cajamarca y Junín. También, se evidencia que con la cifra de accidentes se establece una relación lineal con el aumento del parque automotor en estas regiones.

Las lesiones originadas por los accidentes de tránsito de acuerdo al género y edad se aglutinan en mayor porcentaje, en los hombres contenido en las edades de 15 a 39 años (+50%), frente a las damas que muestran una cifra más baja (40%). Por otro lado, los mayores porcentajes de estar con lesiones a causa de estos sucesos y que generaron menoscabo a las finanzas del país por las siguientes razones:

Costo de los daños originados por accidentes de tránsito pueden llegar a mil millones de dólares por año, es decir, se estima el 1,5 a 2% del Producto Bruto Interno, valor que incide en la economía y en el desarrollo del país. Costo por año de los servicios de rehabilitación de los pacientes con discapacidad permanente por accidentes de tránsito son alrededor del 0,12% del Producto Bruto Interno 2008.

Costo total de los servicios de rehabilitación de los pacientes con discapacidad permanente por accidentes de tránsito es 1,975´167,109 dólares americanos. Ahora observemos las cifras de los estadísticos, se establece las vías terrestres que sucedieron más víctimas es la Panamericana Sur, que se ocasionaron el fallecimiento de 240 personas.

La aplicación de un Plan Comunicacional para sensibilizar a los usuarios sobre la Seguridad Vial y la Prevención de Accidentes de Tránsito en la población de Trujillo, permitiría: Que conductores, peatones y público en general, sepan y logren poner en acción la

normatividad de seguridad vial. El comprometerse en participar las diferentes organizaciones inmiscuidas en la temática, es fundamental la creación de toma de conciencia sobre la normatividad de seguridad vial en los conductores, aplicando con la práctica el Plan Comunicacional y las actividades del mismo. Concientizar a toda la ciudadanía, empezando con mayor énfasis a los niños y jóvenes, y sean los que difunden los avisos de prevención. Disminuir las tasas de accidentados por el tránsito. Diseñar mecanismos estratégicos para la disminución de accidentes de tránsito.

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1. Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros

1.3.1.1. Teorías y doctrinas

- Doctrina francesa señala sobre servicio público y dentro de ellos el servicio de transporte público de pasajeros, que en Francia se generó inicialmente el concepto de servicio público, siendo los más connotados representantes los señores: León Duguit y Maurice Hauriou. En esta misma línea, León Duguit (s.f.) afirma que el servicio público son acciones cuyo cumplimiento debe regularse, ser seguro y debe fiscalizarse por la intervención estatal porque son fundamentales para el desarrollo del pueblo y por sus características de los servicios, demandan prioritariamente la actuación del Estado. Por lo expresado, los servicios públicos son los que definen el origen de su participación del Estado.

Sin embargo, Hauriou (s.f.) inicia del concepto de poder público como origen de varias acciones a las que describe como autoridad y gestión para el logro de las metas del Estado, en las que están los servicios públicos. En donde se aprecia que esta postura tiene una brecha muy grande para definir servicio público, porque todos los servicios que brinde el Estado pueden ser públicos e incluso los generados de su tarea de empresa.

En consecuencia, si las posturas no son finales, servirán como lineamientos del Derecho Público, para permitir hacer la diferencia, en el interior de las clases de acciones del Estado a las actividades de gestión, de autoridad y de servicio público. En esta línea de ideas, los servicios públicos son brindados por el poder estatal y por los privados, en mérito a una contratación.

- Doctrina española, al servicio de transporte público, lo define como un servicio técnico que es brindado con regularidad y constantemente por intermedio de una institución de vía personal y material, pero que su encabezamiento le corresponde a la gestión pública dentro de un régimen normativo exclusivo, que lo determinará el parlamentario obedeciendo de la prestación que se considere (Garrido Falla, 1994). Se sabe que es una prestación técnica, porque el manejo administrativo no entrega actos administrativos, sino que realiza a beneficio del usuario servicios técnicos. En cambio, en el interno del constructo se considera a la palabra público que debe relacionarse vincularse con la responsabilidad de darlo a la ciudadanía, en mérito al Principio de Igualdad que está consignado en la norma.
- Doctrina Colombiana, Morales Alzate (2002) destaca en el interno de su estructura económica y dispone que el Estado debe garantizar los eficientes servicios públicos a la ciudadanía, actuando con sus responsabilidades en regular, controlar y vigilar. También, en mérito de su fuerza pública, puede limitar la independencia en lo económico en esta temática por causas de interés general, reservando algunas prestaciones públicas.

En la doctrina extranjera, la prestación del servicio de transporte público son actividades creadas con la finalidad de ofrecer las satisfacciones a una requerimiento de interés total que de otra forma quedara insuficientemente satisfecha, y aunque la razón de ser del interés público se centra en todas las acciones del Estado y la satisfacción de los intereses generales no es monopolio del mismo, lo que hace distinto al servicio público por la finalidad exclusiva de su

creación que es la satisfacción del interés general (Laubadère, p. 538; Vedel, 1976, p. 810 & Waline, 1969, p. 457).

1.3.1.2. Principios fundamentales que rigen el servicio público

Considera la doctrina como principios fundamentales transversales a todos los servicios, el de la continuidad en razón de la permanencia de la necesidad que se satisface; el de regularidad como una secuela del primero, el de adaptación, y el de igualdad que indica que no debería discriminar al gozar el servicio a ningún privado que contenga los requisitos legales. (Fraga Gabino, 1985, pp. 243 y 244)

A. El principio de la continuidad del servicio público. La razón que da legitimación a la presencia de un servicio público es un requerimiento colectivo de tal institución que no puede satisfacer de otra forma que, a través la metodología de esta, la forma de aseguramiento que el servicio se haga efectivo es la regla de la continuidad. El servicio público debe prestarse sin cortes; en tanto, no haya implicancias en las suposiciones, la continuidad material de las acciones porque solamente se necesita que sea servida cada vez que se genere el requerimiento.

B. La regularidad del servicio público. Para una parte de la doctrina la regularidad instituye una secuela del principio de la continuidad de la prestación pública, la verdad es que son dos preceptos distintos. En tanto, si la regularidad se orienta al servicio concordante a los preceptos que se generan de la reglamentación que rigen a la prestación, así también bien podría suceder que dicho servicio se ejecute de forma continua pero intermitente. En merito e estas causas, el descrito sin propiedad "trabajo a reglamento" que están practicando algunos sindicatos que hace configurar un efecto al principio de la regularidad.

C. El principio de la igualdad. Cassagne precisa que la igualdad, entre personas, es identificado en el art. 16° de la Constitución Política que estipula que todos los ciudadanos son iguales ante la

ley; en contraste, haciendo la vinculación con el principio general del derecho que construye la base de la norma, dicha igualdad se alcanza a lo administrativo y a los brindadores del servicio público que apoyan con la responsabilidad de administración se interiorizan a su política exorbitante. De esta forma, la igualdad será una seguridad para los administrados de la prestación en el camino del derecho que tienen a que se les exime igual trato legal y económico, sin hacer diferencias, a no ser que éstas se junten en un dispar condicionante que fácticamente se sitúa cada administrado. Es referida a la igualdad de la accesibilidad a la prestación y al precio que reciba el usuario. Generalmente, la aplicabilidad del principio de igualdad, cuando es de acciones reguladas por estatutos o reglamentos, suelen proponer algunos problemas cuando la relación entre administrado y el que brinda el servicio es de naturaleza contractual. La igualdad en estas circunstancias no debe tomarse como infringida cuando se concuerdan precios distintos en correspondencia a la medida de la prestación, lo que sucede en el servicio de energía eléctrica.

D. La obligatoriedad. Una gran parte de la doctrina establece que la estructuración del aspecto jurídico de la prestación pública quedara carente de dirección si no hay garantía del servicio efectivo del mismo y en satisfacer la necesidad colectiva. Este principio describe la relación entre el Estado y el prestatario, así como el derecho de las personas que usan la prestación para hacer la reclamación ante quienes lo brindan su ejecución con efectividad.

1.3.1.3. Marco legal

- La Constitución Política del Perú, cambiado por la Ley N° 30305 el artículo 194°, describe que los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia y en el artículo 195° inciso 5, precisa que los gobiernos locales promocionan el desarrollo y la economía local y la prestación de los servicios públicos de su atribución, en

concordancia con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo, son competentes para organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos locales de su responsabilidad.

- El Artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972 precisa que las Municipalidades tienen autonomía política, económica y administrativa en asuntos de su competencia, en el artículo 9° inciso 8, prescribe que es responsabilidad del Consejo Municipal la aprobación, modificación o derogación de las ordenanzas y dejar sin efecto los acuerdos; asimismo, el numeral 01 del Artículo 81° precisa que son funciones exclusivas de las municipalidades provinciales, apartados: 1.2. Hacer las normas y hacer la regulación del servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su territorio, conforme con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia; 1.3. Hacer las normas, regulación, organización y mantenimiento de los servicios de señalización y semaforización y regulación del tránsito urbano de peatones y vehículos; 1.4. Hacer las normas y regulación del transporte público y otorgamiento de las respectivas licencias o permisos de ruta para el transporte de pasajeros; así como el reglamento del transporte de carga e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto; y, 1.9. Hacer la supervisión del servicio público de transporte urbano de su jurisdicción, mediante las inspecciones, detener los infractores, imponer las sanciones y ejecutar las mismas por incumplir la normatividad o disposiciones que regulan dicho servicio, con la ayuda de la Policía Nacional destinada al control de tránsito.
- La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, en el Artículo 17° apartado 17.1 literal a) describe que los municipios provinciales, en su respectivo territorio y en concordancia con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen responsabilidades en el sector de transporte y tránsito terrestre

para elaborar la normativa y disposiciones que correspondan, así como ejecutar los actividades necesarias para la ejecución de los reglamentos nacionales en el ámbito de su respectivo territorio y en el literal i) establece: Realizar la recaudación y administración de los recursos generados por los pagos de multas por infracciones de tránsito.

Artículo 81°. Las municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones:

A. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:

a) Hacer normas, la regulación y planificación del transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial. b) Hacer normas y la regulación del servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su competencia, de acuerdo a la ley y al reglamento nacional sobre el sector. c) Hacer las normas, regulación, organización y mantenimiento de los sistemas de señalizaciones y semaforización y ejecutar la regulación del tránsito urbano de usuarios y automotores. d) Hacer las normas y regulación del transporte público y entregar los respectivos permisos o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, como también hacer la regulación del transporte de carga y precisar las rutas determinadas en este caso. e) Hacer la promoción en construir los terminales terrestres y hacer su regulación para funcionar. f) Hacer las normas, la regulación y el control del desplazamiento de taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar clase. g) Entregar permisos y concesiones para brindar el servicio público de transporte provincial de personas en su territorio. h) Entregar los certificados de afinidad de utilización, licencias de construcciones, certificados de aprobación de obras, licencias de funcionamiento y certificados de habilitaciones técnicas a los terminales terrestres y estaciones de ruta del servicio de transporte provincial de personas de su competencia, según corresponda. i) Hacer la

supervisión del servicio público de transporte urbano de su territorio, a través de las supervisiones, detecciones de infracciones, imposiciones de sanciones y ejecutar los incumplimientos de la normatividad que hacen la regulación del servicio, con la ayuda de la Policía Nacional derivada para controlar el tránsito. j). Hacer la Instalación, el mantenimiento y la renovación de los sistemas de señalizaciones de tránsito en su territorio, de acuerdo con los reglamentos a nivel nacional correspondiente.

B. Funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales:

a) El control, con ayuda de la Policía Nacional, hacer cumplir la normatividad de tránsito y las de transporte asociativo; sin inconvenientes de las responsabilidades del sector nacional que procedan de estas competencias compartidas, acordes con la Ley de Bases de la Descentralización. b) Hacer la organización de señalizar y la terminología de vías, y coordinando con los municipios distritales. c). Realizar la responsabilidad de supervisar el servicio público de transporte provincial de su atribución, con ayuda de la Policía Nacional concedido para controlar el tránsito. d) Hacer la instalación, el mantenimiento y la renovación de los sistemas de señalización de tránsito de su competencia y determinar la terminología de carreteras, coordinando con los municipios distritales.

C. Funciones específicas compartidas de las municipalidades distritales:

a) Determinar la terminología y señalizar las calles y pistas concordantes con la reglamentación provincial y coordinar con el municipio provincial. b) Entregar licencias para el desplazamiento de motos y mototaxis y demás, concordante con lo estipulado en la reglamentación provincial.

- El Reglamento Nacional de Administración de Transporte mediante D.S. N°017-2009-MTC, y sus modificaciones D.S. N°

023-2009-MTC, D.S. N°006-2010-MTC, establecen las políticas del servicio de transporte terrestre regular que son ejecutables en la jurisdicción de la provincia de Virú, en su Artículo 11° sobre responsabilidades de los Gobiernos Provinciales, describe: Los Municipios Provinciales, en el sector de transporte terrestre, tienen con las responsabilidades contenidas en este Reglamento, además se hallan facultadas para hacer la normatividad complementaria ejecutables a su jurisdicción, conteniéndose a las conformidades previstas en la Ley, al presente Reglamento y los demás reglamentos nacionales.

- El Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y su modificación Decreto Supremo N° 029-2009-MTC, en su Artículo 5° competencias de las Municipalidades Provinciales. En materia de tránsito terrestre, las Municipios Provinciales en su respectivo territorio y de conformidad con el presente reglamento tienen las siguientes competencias: Competencias normativas, competencias de gestión y competencia de fiscalización.
- La Ordenanza Municipal N° 027-2011-MPV que aprueba el Reglamento del Servicio de Transporte en la Provincia de Virú, han aparecido muchos Decretos Supremos que obligan modificarse o adecuarse la citada Ordenanza a los Decretos Supremos, 016, 017, 029-2009-MTC; en contraste, al haber pasado un tiempo suficientemente prudencial del inicio de la vigencia de los mencionados Decretos Supremos es relevante aprobarse un nuevo dispositivo Municipal para adecuarse a la verdadera realidad y a la normatividad nacional vigente. Que, es fundamental legitimizar la eficacia de la ejecución de las Ordenanzas actuales en los territorios de cada uno de los distritos de la Provincia de Virú que hacen la regulación del tránsito con fluidez y organizativo de los automotores mediante de la buena utilización del ámbito urbanístico, para obtener el

establecido orden de las acciones de la ciudadanía y la garantía de los usuarios, las cuales son también elementos muy relevantes de la actual gestión administrativa.

1.3.1.4. Marco conceptual

a) Norma jurídica

Es una reglamentación u ordenación de las conductas humanas dictaminados por las autoridades con competencia para los casos, con criterios de valor y el no cumplimiento conlleva a ser sancionado. Por lo general, hace la imposición de deberes y brinda derechos. Se trata de reglas o preceptos de naturaleza obligatoria, dictado autoridades normativas legitimizadas, con la finalidad de hacer la regulación de las interacciones sociales o el comportamiento del hombre que su vida lo hace en sociedad. Ejemplo el código Civil, Mercantil o Militar. (Hernández, 2012)

b) Servicio de transporte terrestre de personas y carga

▪ **Características generales del servicio**, El transporte terrestre en nuestro país está reglamentado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Circulación Terrestre del Viceministerio de Transportes, cuyas responsabilidades están relacionadas con la elaboración de las normas, las autorizaciones, las supervisiones, las fiscalizaciones y hacer las regularizaciones del transporte y tránsito terrestre de pasajeros y carga. También, la normatividad le concede las competencias antes mencionadas a los Gobiernos Regionales y a los Municipios provinciales, dentro de su territorio.

Así mismo, en el interior de la norma destaca la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, No. 27181 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo No. 033-2001-MTC, en la que señala fundamentalmente que la actividad del Estado en el sector del transporte y tránsito terrestre se dirige a satisfacer las demandas de los peatones y resguardando sus cualidades de

seguridad y salud, así mismo proteger el medio ambiental y la ciudadanía en general, enmarcado en la libertad por competir.

En suma, a lo dicho, se deberá tomar en cuenta al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo No. 009-2004-MTC, que tiene normativa orientadas a clasificar de las diferentes formas del servicio de transporte de pasajeros y mercancías, las conformidades técnicas de suficiencia, las exigencias para los registros, concesiones y los permisos de funcionamiento correspondientes; también las reglas de infracciones y sanciones. En este orden de ideas, las acciones de transporte son clasificadas en mérito al tipo del servicio, elementos transportados, contexto del territorio, cualidades del servicio y la potencia que desplaza al automotor.

El servicio de transporte público de pasajeros son actividades que por su efecto en el desarrollo de la ciudadanía incumbe que el Estado tome un papel de avalista, para verificar su eficiente prestación a satisfacción de los peatones, para regular los accesos y condiciones mínimas del servicio cuando los libres mercados no pueden hacerlos por la presencia de deficiencias de los mercados. Así en los servicios de transporte terrestre de personas, ante la inexistencia del publicatio no se puede considerar como servicio público en nuestra normatividad, no obstante, en concordancia al concepto esbozado anteriormente será necesario regularlo como servicio público, teniendo en cuenta las externalidades que puede suceder. (Mendoza Alegre, s.f.)

c) Dimensiones de las normas del servicio de transporte público de pasajeros:

Según el investigador, Vásquez (2014) considera las siguientes:

- **Información y difusión:** Esta dimensión debería ser total, con carácter de permanencia y con accesibilidad absoluta. Los objetivos de los programas, los medios económicos que van usar, las fuentes a financiar y los procesos a ejecutar deberían ser informaciones muy accesibles. Por eso la trascendencia que sea garantizado jurídicamente el derecho a acceder a la información y en las excepciones de algunos casos que se requiera tomar decisiones para revelar cierta información pública deban estar estipuladas por ley. Por lo tanto, debería haber siempre la disponibilidad de la información para todas las personas u organizaciones sociales que la estimen necesarias.
- **Deliberación pública,** Son referidas a que las decisiones no podrían ser establecidas tras la espalda de la ciudadanía, sino es resultado de las interacciones entre líderes, funcionarios y ciudadanos. Menciona el contexto donde los ciudadanos están interactuando a través de los recursos de los discursos y las persuasiones, aparecen sus identidades y toman las mejores decisiones a través la deliberación colectiva de las temáticas de intereses comunes.
- **Los recursos humanos:** El talento humano es en toda organización el componente más importante e indispensable para hacer las prestaciones de calidad y alcanzar las metas y objetivos planificados, de cualquier índole de naturaleza administrativa, operativa y política. Sin duda sería muy difícil alcanzar un trabajo a conciencia sin ser realizado con lealtad, esmero y competencia, por eso hay poner especial dedicación en el talento humano, tal vez en los de una jerarquía menor que ejecutan tareas operativas o administrativas relacionadas con el objetivo o misión de la organización y que inexplicablemente son tratados sin las consideraciones correspondientes. Todas las personas conforman un gran potencial humano, en consecuencia, accionan esfuerzos hacia el crecimiento y desarrollo personal lo que hace más fácil si se otorga ambientes

que los apoyen y a la vez le propongan u ofrezcan retos y desafíos.

- **Predisposición política**, Donde las autoridades municipales deben intervenir eficientemente de manera activa en la programación, diseño, planificación y actuación de las normas municipales (Ordenanzas y Políticas Municipales), generando una sólida estructura municipal preparada para el desarrollo de los procesos participativos en toda la gestión municipal.
- **Diseño y ejecución**, Es la parte de la interrelación entre el Estado y sociedad. Los municipios son componentes del Estado cuyo contexto de acción es el nivel local, y por eso, las municipalidades deberían diseñar e implementar la normativa municipal con el objeto dar respuesta a la problemática social generadas por el transporte y propuestas de desarrollo de su localidad.

1.3.2. Seguridad vial

1.3.2.1. Teorías y enfoques

La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE, 1997), citado por Tabasco (2007) en su informe: teorías y modelos de la seguridad y la inseguridad vial. En el Siglo XX fue evolucionando el concepto sobre la seguridad vial en 4 teorías propias, es decir 4 pensamientos generales de la misma, de su problemática y de sus respuestas de solución. De cada manera de enfoque, percepción y concepciones de los fenómenos que resultan de diferentes métodos de investigar, muchas formas de causación y de prevenir y algunas medidas específicas para neutralizar. Arribaron a los pensamientos de la actualidad:

- **Teoría 1: “Dominio de los vehículos motorizados”** (1900-1925/35). Según la visión preconizada la conformaba la cuestión central de la seguridad vial; en consecuencia, su fin fue hacer el control de la utilidad de los autobuses en sí mismos, de la misma forma que lo hacían antes con los carruajes jalados por animales.

Consecuentemente, la concepción y las medidas para neutralizar la seguridad fueron enmarcados fundamentalmente en la experticia que se acumuló en el desempeño de ingenios de tracción a sangre. Sin embargo, en esta etapa verdaderamente no hicieron investigación científica, sino una caracterización de lo que sucedía en la realidad mediante de los estudios estadísticos de los valores de siniestros de vialidad. En la realidad este enfoque aperturó a conjuntos de ajustes para los vehículos y de los conductores; los impulsos por la seguridad se orientaron en el “qué” aspectos de mecánica requerían ser reguladas con contramedidas a cortos plazos y “cuales” reglamentaciones se requerían desarrollarse a largos plazos.

- **Teoría 2: “Control de las situaciones de tránsito”** (1925/35-1965/70). La problemática principal se orientó en el desplazamiento de la observación desde los automotores hacia sus conductores, para entender con especial cuidado porqué estos realizan sus errores, lo que se transformó en el fin principal de los estudios de investigación de seguridad vial. En contraste con la fase anterior, en esta se ejecutaron investigaciones sistemáticas que hicieron su participación de varias disciplinas científicas desde sus propias ramas de conocimientos (p. ej. ingeniería/s, medicina, psicología, sociología, etc). En tanto, las contramedidas de seguridad se originaron enmarcándose en aseveraciones de la problemática desde los distintos aspectos del sistema: los vehículos, los conductores, la infraestructura vial y los ambientes. Un adelanto muy relevante esta etapa fue la aparición de la concepción de “Factores Humanos”, comprendido como la aportación de la naturaleza humana en el desarrollo de una disfunción en los manejos de las máquinas en general y de los vehículos en particular.

- **Teoría 3: “Manejo (gestión) del sistema de tránsito”** (1965/70-1980/85). La problemática central consiste en el comprendido de como el desplazamiento terrestre peatonal-vehicular, por ello se

estableció con prioridad el cambio de los riesgos del sistema, principalmente los de lesión de los partícipes. Sabiendo que en las etapas previas se habían tomado muchísimos pensamientos y contramedidas orientados a los vehículos y a las fallas de los conductores, es decir la fundamental cuestión se cimentó en como dar preferencia entre los mismos, dando como consecuencia el desarrollo de prevenir a través de proyectos específicos en el espacio de una administración sistemática de la seguridad vial. Otras secuelas que destacan de la solidez de enfoque científico muy inmerso de esta teoría, cuentan con los desarrollos de modelos matemáticos para poder predecir de los accidentes de vialidad y la determinación de las ratios Costo/Beneficio y Costo/Eficacia de las medidas preventivas.

- **Teoría 4: “Gestión del sistema de transporte”**, (1980/85...). El blanco enfocado es el manejo del transporte que se considera en forma integral y con complejidad de todas las formas de movilidades y transportaciones. El constructo de prevención en esta etapa es la reducción del riesgo de lesiones y disminuir con proactividad las exposiciones del mismo; por lo tanto, las contramedidas de prevenir se dirigen niveles menores del sistema, maneras y modos de riesgos. Podría observarse que con cada teoría se extendió la amplitud de la seguridad, sin embargo, los primeros no estuvieron totalmente sustituidos por los últimos por ser elaborados por ellos. Los procesos de aprendizajes evolucionaron con el enfoque de la prevención de accidentabilidad iniciándose desde identificar las causas de la problemática y en generar las contramedidas a las urgencias de estas. Por ende, los modelos de causación están correlativas a la proyección de cada teoría. El 1ro y el 2do, con sus instalados focos en la mecánica de los automotores y en las fallas de los conductores originaron los los modelos secuenciales. En la etapa de la teoría 3, cuando se elongo la amplitud de la prevención en consideración al tránsito como una estructuración compleja, se generaron los modelos

epidemiológicos y en la etapa cuarta, la amplitud volvió a elongarse alcanzando el total del transporte comprendido como sistemas sociotécnicos globales.

Peters, Burraston y Mertz (2004). *La teoría de la percepción del riesgo*, se acepta más y se utiliza para disminuir el comportamiento de los riesgos y de los siniestros de tránsito. Esta teoría se argumenta en dos principios relevantes: la percepción del riesgo. Y que grandes grados se perciben del riesgo en relación con bajos grados de comportamiento de riesgos. Con estos dos argumentos, la teoría de la percepción del riesgo, se restringe a la intervención en los procesos de la percepción. Así afirman que los usuarios tienden a disminuir los riesgos enmarcados en los niveles de dificultades.

Enfoque de los problemas de inseguridad vial (Rumar, 2000).

En este enfoque la problemática de patentes y aparentes que se ubican con evidencias en la metodología empleada para analizar los estadísticos de accidentabilidad y lesiones. Las exigencias son muy altas de muchos problemas y son comunes a la mayoría de los países, y varían las exigencias de un país a otro, finalmente todos ellos hacen sus mejores esfuerzos por disminuirlos. Estableció un listado de 17 problemas prioritarios que se potencian e interfieren conjuntamente, y los describe sin orden de prioridad: Velocidad muy alta, mayormente en zonas con mayor población; consumismo de alcohol y estupefacientes con frecuencia; deficiente seguridad vial en zonas urbanas; inadecuada seguridad de los usuarios infantiles; deficiente seguridad de los usuarios vulnerables; con demasía están expuestos al riesgo de colisión los conductores jóvenes; muchos lugares abiertos en el desplazamiento de automotores, en zonas urbanas; deficientes normas de tránsito, usuarios ancianos con demasía expuestos al riesgo de accidentabilidad y lesiones; trazos defectuosos de las vías y de las concepciones de los automotores con demasía causas

de lesiones que pueden ser ahorradas; deficiente uso de dispositivos de seguridad pasiva; deficientes servicios médicos de ayuda a las víctimas; deficiente visibilidad de las personas en el día y aún más deficiente en la noche; muy alto el riesgo de colisión por condiciones de visibilidad disminuida; muy alto riesgo de colisión en etapas invernales; la no proporcionada existencia de vehículos pesados en choques graves, presencia de intersecciones de mucho peligro. De los problemas mencionados la velocidad es la de mayor frecuencia en la mayoría de los países. Parecerá que la casi totalidad de los espacios de siniestros se explicará en dos componentes: la velocidad y la conducción en las redes autoviales y no autoviales.

1.3.2.2. Principios fundamentales que rigen la seguridad vial

Según la Dirección General del Tráfico (2015). *Cuestiones de seguridad vial, conducción eficiente, Medio Ambiente y Contaminación, Madrid – España*. Describen que el tránsito, el desplazamiento, se rigen por la normatividad que está contenida en la Ley de Seguridad Vial y Reglamento General del Circulación. Es muy complicado decir cuál es la normatividad que es más relevante y es usada como aspectos solucionadores del tránsito y que finalmente, sean los que aseguren la conducción. Los principios generales vienen diversos, no habiendo la normatividad general de comprensión de todos los componentes que intervienen en la complejidad del desplazamiento. Existe normatividad para el conductor, para el ciclista, para el peatón, etc. Esta normatividad dispersa solamente captan la problemática, sin embargo, en la práctica, no define cuales son los principios que deberían regular el tránsito. El tránsito no será posible si no se cumplen los principios que se trata a continuación:

a) Principio de responsabilidad: Es basado en el cumplimiento de los conductores de las normas existentes, al evitar ser un peligro u obstaculizar a las otras personas de la vía, con una

buena conducta en cada instante, y asumir las secuelas de sus propias acciones.

b) Principio de confianza en la normalidad del tráfico: Los usuarios que participan en el desplazamiento y se comporten de acuerdo al reglamento tienen derecho con su legítima expectativa a esperar, que los otros usuarios de la carretera, sean los conductores de automotores o peatones, usarán adecuadamente la misma y cumplirán la normatividad que regula el desplazamiento de la misma. 1ro “los peatones de la carretera se comportarán obligatoriamente de manera que no obstaculicen el desplazamiento”; y 2do, “se debería conducir con diligencia y precauciones necesarias para eludir daños, teniendo el cuidado de no contribuir al peligro a los conductores y los pasajeros del autobús y al resto de los usuarios de la carretera”.

c) Principio de la seguridad o de la defensa. El principio de la seguridad o de la defensa, que se acepten por ser de prevención la reacción anormal de algunas personas y sus repentinos e impensados cambios de comportamiento. Al principio de confianza debe haber anteposición, en tanto, el principio de la seguridad, no se debería confiar en las otras personas usuarias de la carretera que observarían las normas y previsiones del reglamento. Este principio es excepcionalmente de aplicación en casos puntuales, como por ejemplo cuando se trata de niños, ancianos o minusválidos, en cuya existencia obligan a actuar con mayores previsiones. El de la defensa exige al conductor a la prevención y poder evitar, tan rápido, las conductas defectuosas de las demás personas para evitar daños.

d) Principio de seguridad en la conducción: Este principio permite hacer las exigencias a los conductores de las concentraciones de sus competencias físicas y psíquicas para poder ver los objetos y ser dueño en todo instante de sus

acciones de los movimientos del automotor, para así dar las adecuadas respuestas a las diferentes y variantes implicancias que el tránsito presenta.

e) Principio de señalización o de la conducción dirigida: Este principio es basado en que todos obstáculos o cambios de la normal circulación deben ser señalizados. Este principio está íntimamente unido con el de confianza: mientras sea inexistente la señalización que clarifique un cambio del normal tránsito, los conductores pueden circular en confianza de que podrían realizarlo con la seguridad de que no van a encontrar obstáculos. Hace sus efectos, como normatividad general, al conductor que realiza movimientos que supondría un cambio de su progresiva o situación en la calzada, a los demás peatones y en la propia administración.

f) Principio de aceptación de la fuerza mayor o de integridad corporal: También llamado de seguridad personal, así que nadie está exigido a dar sacrificio a su vida o a comprometerlo a su integridad física cuando ejecuta una acción lícita, en el que usa la normal diligencia que su accionar exige. Este principio debería tenerse en consideración los casos en que los conductores no hayan tenido más opciones que actuar de una forma determinada o, en evitar de un mal mayor, haya originado otro daño como secuela de una acción evasiva, siempre que, la situación de un peligro inicial sea de tal naturaleza que exija la acción ejecutada y no haya sido incitada por los propios conductores.

1.3.2.3. Marco constitucional y legal

La Constitución Política del Perú en su artículo 1° determina que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en su artículo 3°

precisa que la actividad del Estado en la rama de transporte y tránsito terrestre se dirige a la satisfacer los requerimientos de las personas y la defensa de sus requisitos de seguridad y salud, así como a proteger el ambiente y la ciudadanía en general; a través del Decreto Supremo N° 010-96-MTC, se crea el Consejo Nacional de Seguridad Vial como institución rectora que se encarga de la promoción y coordinación de las actividades relacionadas a la seguridad vial en el Perú; teniendo competencia, entre otros, para hacer proposiciones de planes, metas y objetivos en seguridad vial, hacer la formulación de políticas para prevenir los accidentes y hacer las coordinaciones de ejecutar los planes de las actividades a corto, mediano y largo plazo; así como hacer la evaluación y proposición de hacer la normatividad que conlleve a mejorar la seguridad vial, y a hacer cumplir las mismas; tal como se advierte en los literales a) y d) del artículo 1 del citado Decreto Supremo.

Decreto Supremo N° 019-2017-MTC., que aprueba el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 – 2021, contiene los aspectos que organizan las categorías de los temas y de las tareas de la Seguridad Vial, acordes con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas y las directivas metodológicas que exige el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN.

El Marco Institucional de conformidad a lo determinado en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 las autoridades con competencias en transporte y tránsito terrestre y sus respectivas funciones de normar, de gestionar y de fiscalizar son: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; los Gobiernos Regionales; las Municipalidades Provinciales; las Municipalidades Distritales; la Policía Nacional del Perú; y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI. En este factor se describe las amplitudes y límites de la manera como se estructura el Estado para dar

cumplimiento con el objetivo de disminuir los índices de mortalidad, morbilidad y siniestralidad. Existen diferentes enfoques y teorías que sustentan en este caso Revilla (2012, p. 87), sostiene que el enfoque del marco jurídico nacional en materia de seguridad vial, por una parte, no condice las realidades, las geografías y los aspectos característicos del mercado del transporte de todas las regiones al interno del país, estando en un marco jurídico poco predecible, muchas veces con ambigüedades y que no acopia las nuevas concepciones del transporte. En tanto, este marco legal sea complementado por varias ordenanzas regionales y municipales en las que se advierten las deficiencias de competencias institucionales y, en varios casos, el fin sistémico de llegar al abuso de la autonomía regional y municipal desconociendo el carácter unitario de la República.

Conforme los lineamientos políticos ediles para promocionar la seguridad vial (2005), los problemas de la seguridad vial tienen múltiples causas y requieren de un tratamiento global. Son varios los actores comprometidos y expertos de distintas especialidades, los trabajos expandidos son transectoriales e interdisciplinarias, articulados e integrados a distintas estrategias, financiamientos y saberes de los comprometidos.

1.3.2.4. Marco conceptual

- a) **La seguridad vial**, es poner en funcionamiento los distintos mecanismos estratégicos y actividades en el marco jurídico, información, formación, técnica, educativa, tecnológica y investigativo que propicien contar con un régimen fiable para disminuir los siniestros de tránsito y las lesiones que generan. El sector de tránsito se considera integralmente, sin separar ninguna parte para entender las razones de múltiples causas, con muchas consecuencias, y así hacer la definición de la distribución de causales y requisitos. El acogimiento de un fundamento de sistemas que permitan conocer la problemática, y así diseñar

estrategias formulando objetivos y supervisar su cumplimiento (Tormo & Chisvert, 2011, p. 11).

A los gobernantes les interesa y preocupa la seguridad vial por el alto porcentaje de muertes que suceden por los siniestros de tránsito que originan altos gastos en la ciudadanía por eso es preponderante la participación del Estado mediante la aplicación de políticas públicas donde debe haber la intervención de los distintos agentes de la ciudadanía (Pico, 2011).

La seguridad vial, es la que garantiza la tranquilidad de los peatones de la red vial, conductores, ciclistas y pasajeros, a través del mejoramiento de la construcción de las vías o a través de cruzadas de sensibilización y programas educativos de vialidad, para la introducción en el pensar de los usuarios de una educación de vialidad enmarcada en prevenir cualquier accidente de tránsito. Es una tarea que deberíamos tener una participación integral, es decir los actores directos en un accidente (conductores, peatones, etc.), y así mismo los gobernantes públicos, el sector educativo y de la salud, etc. (Guzmán, 2014, p. 2).

Las municipalidades en lo que respecta a seguridad vial pueden dirigir sus actividades a:

- Promocionar la comunicación y el trabajo de concertación entre los sectores de: salud, desarrollo urbanístico, transportes y educativo, para dar solución a la problemática de la seguridad vial de forma interdisciplinaria y transectorial en la ciudadanía.
- Determinar estrategias efectivas para trasladarse de la articulación y convenios a la concretización de actividades y obtener los valores, alineados en los planes concertados de las distintas áreas públicas, instituciones particulares, instituciones académicas, colegios profesionales, la ciudadanía organizada, ONGs.

- Establecer las funciones en concordancia a las atribuciones y el conocimiento de los expertos de cada área y el fortalecimiento de las capacidades de respuestas sinérgicas.
- Implementación de espacios de desempeño para seguir las metas alcanzadas, en la temática de seguridad vial en las municipalidades.

Revilla (2012, p. 2). Infiere que existe poca institucionalidad para encarar los problemas de siniestros de Tránsito y hacer el planteamiento de eficientes políticas de seguridad vial, y se expresa en los componentes:

- Inexistencia de políticas de Estado en el campo de seguridad vial, temática que no es relevante o poco relevante para las autoridades políticas en gestión de la incipiente democracia, pese a los altos índices estadísticos de accidentes.
- Desintegración en el centro de toma de decisiones en el campo de seguridad vial, tránsito y transporte terrestre, es así que hay varias instituciones públicas que tienen responsabilidad en la problemática, lo que disminuye organización a las medidas emprendidas, así también cada nivel de gobierno ejecuta sus actividades de forma individual y poco coordinado y, por lo habitual, con propósitos más efectivos que técnicos.
- La fronda, los desfases y los desórdenes legislativos que se expresan en un marco legal desfasado que no posiblemente muestra la verdad real de las regiones del país, lo que origina que en la realidad la normativa sobre seguridad vial, tránsito y transporte no haya cumplimiento, para generar una sensación de impunidad.
- Inexistencia de capacidades institucionales en el tema de seguridad vial, tránsito y transporte y poca concesión de recursos económicos, especialmente en las regiones, departamentos, provincias y/o distritos de los sitios que están más lejos de cada país, lo que se expresa en la normatividad

poco eficientes, poca capacidad de fiscalización para enfrentar a la corrupción, etc.

- Implantar modelos económicos que se caractericen por la no regulación o débil regulación del transporte y tránsito terrestre, en virtud a la visión fundamental del libre mercado que no legitiman la participación del estado.

b) Dimensiones de la seguridad vial; se puede afirmar que estas juegan un rol fundamental porque une a las temáticas más relevantes de la seguridad vial, ahora iremos al libro de Seguridad Vial, este texto nos presenta programas educativos, campañas de preparación para quienes postulan a ser conductores, estructuras para la atención de emergencias, políticas públicas locales, participación de la ciudadanía, gestión procesos de la seguridad local, vial, ingeniería, normas y aplicación del sistema de tránsito e ingeniería de vialidad (Quispe, 2016).

Se menciona que las dimensiones de la seguridad vial son las siguientes:

- **Programas educativos en seguridad vial**, están enfocados al desarrollo de temas de seguridad vial, para la formación de los niños, niñas y adolescentes en conocer esta temática, formar hábitos y actitudes para dar origen a una conciencia ciudadana, autónoma y responsable de la seguridad vial.
- **Infraestructura e ingeniería vial**, considera el diseño, así como planificar e implementar los proyectos viales y su mantenimiento, que tienen que ir respondiendo a las exigencias de las personas por donde se trasladan, usando el tránsito vial de niños, niñas, adolescente y adultos.
- **Formación y acreditación de postulantes a conductores**, es el implementar la certificación, la formación y acreditación de postulantes a conductores con la unión de la participación de las instituciones públicas, como gobiernos regionales y locales.

- **Sistema de rescate y emergencia**, es garantizar la atención rápida a la emergencia, gestión que es brindada por el Ministerio de Salud y forma parte del Consejo Nacional de Seguridad Vial, su labor es la formulación y aplicación de planes de emergencia para realizar el rescate de heridos y muertos.
- **Participación social**, es la intervención de tres actores muy comprometidos como son los gobiernos locales, la sociedad civil y empresa privada, que son los promotores del manejo de políticas públicas en seguridad vial.
- **Procesos de gestión local de la seguridad vial**, considera el manejo de los sistemas de tránsito local y regional en su metodología, participación y diagnósticos, teniendo en cuenta desde la parte de formular hasta evaluar los planes y proyectos para dar las soluciones a la problemática y requerimientos de la seguridad vial.

c) Causas de accidentes

Según Camarena y Venegas (2007), menciona que en los países subdesarrollados los siniestros de tránsito se instituyen como una de las primeras razones de muertes prematuras. Más del 96 % de los siniestros son originados por errores humanos de los conductores o de los peatones. Las razones con mayor frecuencia de los accidentes de tránsito se generan por las excesivas velocidades, por el no respeto de las señales de tránsito, manejar con descuido, uso de alcohol y otras drogas, se adelantan con insuficiente espacio ni tiempo, obstaculizar las carreteras, deficientes cruces a nivel que se unen las vías de altas especificaciones en situaciones urbanas no apropiadas para ello, y hasta el cruce de imprudencia de peatones y los accesos incontrolados de animales. Lo que se refiere a los peatones, las razones con mayor frecuencia son: el no respeto por las señales de tránsito como semaforización, pasos de los peatones y

pasarelas sobre nivel, el cruzamiento de las vías con descuido en los espacios rurales, y el uso del alcohol.

Sin embargo, la accidentabilidad de tránsito tiene razones más relevantes y significativas que contentan a patologías del comportamiento del conductor y peatón, como la neurosis, el estrés o el consumo de drogas, y a determinadas características culturales, costumbres, valores y hábitos; además de la poca conciencia de vialidad, los descuidos y el poco respeto consciente a la normatividad del tránsito, así como a los errores en diseñar y señalizar las carreteras. También hay que indicar que las obtenciones de las licencias para conducir son dados con exámenes insuficientemente serios.

En suma, la planificación urbanística no atiende y prevee eficientemente el diseñar las carreteras de accesos y de intercomunicaciones entre los diferentes tramales de los pueblos y su alrededor de cada uno de ellos. Así mismo, el diseñar carreteras de accesos y sus mantenimientos tienen muchos obstáculos relevantes por pocos recursos y por haber permitido el desplazamiento en el pueblo carretas de alta velocidad, sin pasos para el peatón o que no existen suficientes pasos a nivel del suelo. Las medidas de seguridad vial en estos casos se “adaptan” posterior a la construcción, o no se modernizan estableciéndose vías distintas para el transporte de personas, carga y automotores livianos.

De lo dicho anteriormente, las razones de la accidentabilidad de tránsito son muchísimas en virtud al aumento desmedido del parque automotor, que no estuvo previsto al diseñar los fraccionamientos, calles y avenidas, obviamente incide fuertemente sobre el incremento de la cifra de accidentes de tránsito. Así mismo lo hace la explosión demográfica de la población. Estos componentes son los que están muy presentes

con particular frecuencia en las vías que es preocupación de las atenciones correspondientes.

1.3.3. Paradigmas

Es necesario enmarcar la presente investigación en los paradigmas universalmente desarrollados, aceptados y compartidos. Según Piñero & Rivera (2102, p. 19), el paradigma se encuentra relacionado al concepto de cosmovisión; el término se utiliza para describir el conjunto de creencias, experiencias y valores que inciden en la forma en que un sujeto percibe la realidad y en la forma en que le da respuesta a la misma. Señalan, además, que asumiendo las distinciones paradigmáticas o alternativas teórico-epistemológicas según la clasificación presentada por Guba (1994), quien a través de las distinciones epistemológicas, ontológicas y metodológicas los divide en positivismo, pospositivismo, interpretativo y sociocrítico. En cuanto a las dos primeras distinciones dichos autores citan a Ricoy (2006), quien indica que el “paradigma positivista se califica de cuantitativo, empírico-analítico, racionalista, sistemático gerencial y científico tecnológico”.

Por consiguiente, el paradigma positivista lo sustenta al estudio investigativo que tenga como propósito contrastar las hipótesis por métodos estadísticos o establecer los valores de una determinada variable a través de las expresiones numéricas. En lo referente al post-positivismo citan a Flores (2004), quien afirma es una concepción cambiada del paradigma positivista. Al diferenciarlo con el positivismo, en el post-positivismo se puntualiza en que en las realidades existen, pero no se pueden completamente ser aprehendidas. Lo realidad se lo comprende desde las leyes exactas, en contraste, ésta solamente podría ser aprendida de forma no completa. Por lo tanto, el positivismo y post-positivismo son los paradigmas que encaminan las investigaciones cuantitativas, los cuales tienen como propósito dar explicaciones a los fenómenos estudiados, para que, en últimas instancias, predecirlos y controlarlos (Guba & Lincoln, 1994).

1.4. Formulación del problema

¿De qué manera incide el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017?

1.5. Justificación del estudio

El estudio se realizó al haber observado que se incumple las normas del servicio de transporte público de pasajeros y existe una deficiente seguridad vial, asimismo las limitaciones constituidas por restricciones y topes externos y la escases de recursos que no permiten contar con un sistema estructurado que garantice no solamente el libre tránsito sino también el conservar la vida y la salud en las personas y la integridad física de los bienes transportables, sin dejar de lado la formación de los jóvenes sobre esta problemática en la etapa escolar, para conocer las reglas aplicables al transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial a fin de proteger su integridad física y psicológica. A diario vemos comportamientos irresponsables en los diferentes usuarios de las vías, sea como transportista, peatón, pasajero o conductor, los que no tienen en cuenta los conceptos modernos, principios relevantes y las técnicas avanzadas, aparte de las normas aplicables y el entorno como marco referencial dirigido a eludir accidentes de tránsito, que constituye uno de los principales problemas que se sufre actualmente en nuestra sociedad. Por el que consideramos favorable realizar esta investigación porque nos permitirá orientar las políticas públicas y equipamientos de la ciudad de Virú con miras al Bicentenario Perú 2021 y los Objetivos del Desarrollo Sostenible al 2030. Además, el estudio se justifica por los siguientes criterios:

- **Justificación por el valor teórico**, es por su aportación como fuentes de conocimientos y como estudio previo para la ejecución de futuras estudios investigativos en el campo de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y seguridad vial, que servirá para resolver la problemática que están afectando directa o indirectamente en formar y cambiar las actitudes en usuarios, conductores y así hacer la prevención de altos porcentajes de accidentabilidad que acontecen en las vías de La Libertad y del Perú.

- **Justificación por la relevancia social**, en base a los valores y las conclusiones que se obtienen, favorecen e involucran a todos los integrantes del sector de transportistas y a los demás usuarios que son parte de la ciudadanía en general, así mismo permitirá la adquisición de recientes saberes, como también se usará como orientador para el manejo y tomar las mejores decisiones en los posteriores proyectos de educación y seguridad vial y originará cambios con distintas actividades como talleres y charlas para sensibilizar a los varios agentes de la rama del transporte para fortalecer la temática de la prevención.
- **Justificación por las implicancias prácticas**, en base a los valores y las conclusiones que se obtienen en la presente investigación, los actores de las responsabilidades de la presente temática tendrían que considerar que medidas son las más adecuadas para tomarlas y fortalecer el cambio de actitudes para prevenir los accidentes de tránsito, así mismo es muy importante para que ellos tomen conciencia que llevan o trasladan vidas humanas, esperamos que el aporte de esta investigación puedan ponerlos en ejercicio y fomenten las modificaciones de conductas en los conductores de las diversas empresas de transportes, así mismo servirán para los usuarios que utilizan todos los días el transporte regional y con esta aportación estamos viendo en futuro los resultados que reducirán los porcentajes de accidentabilidad por tránsito en la región.
- **Justificación por la utilidad metodológica**, el estudio se realizó tomando la importancia de los procedimientos elementales de la metodología de investigación científica y se empleó los cuestionarios como instrumentos de recolección de información, se determinó su fiabilidad por el coeficiente de Alfa de Cronbach y se validó por juicio de expertos.
- **Justificación por la conveniencia**, este estudio es de mucha utilidad porque servirá como una orientación en la Gerencia de Desarrollo Económico Local de la Municipalidad Provincial de Virú, y puedan hacer la aplicación de la sensibilización a los conductores que sacan su licencia de conducir y puedan trabajar como profesionales, así como en temas de manejo de vehículos, además con el aporte de este estudio ayudará para la orientación de disertar charlas y talleres en las diferentes instituciones

educativas, con inclusión de la población para que tomen conciencia por ser los usuarios en la calle.

1.6. Hipótesis

1.6.1. Hipótesis de investigación

El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

1.6.2. Hipótesis nula

El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

1.6.3. Hipótesis específicas

H₁: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a información y difusión incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H₂: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a deliberación pública incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H₃: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a recursos humanos incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H₄: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a predisposición política incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

- H₅:** El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a diseño y ejecución incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- H₆:** El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en los programas educativos de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- H₇:** El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la formación y acreditación de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- H₈:** El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la infraestructura e ingeniería vial de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- H₉:** El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en el sistema de rescate y emergencia de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- H₁₀:** El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la participación social de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- H₁₁:** El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en los procesos de gestión local de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo general

Determinar de que manera incide el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

1.7.2. Objetivos específicos

- O1:** Identificar el nivel de avance del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O2:** Identificar el nivel de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O3:** Precisar el nivel de avance del cumplimiento de las dimensiones de las normas del servicio de transporte público de pasajeros: información y difusión, deliberación pública, recursos humanos, predisposición política, diseño y ejecución de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O4:** Precisar el nivel de las dimensiones de la seguridad vial: programas educativos en seguridad vial, infraestructura e ingeniería civil, formación y acreditación de postulantes a conductores, sistemas de rescate y emergencia, participación social y procesos de gestión local de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O5:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a información y difusión en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O6:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a deliberación pública en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O7:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a recursos humanos en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

- O₈:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a predisposición política en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O₉:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a diseño y ejecución en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O₁₀:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en los programas educativos de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O₁₁:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la formación y acreditación de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O₁₂:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la infraestructura e ingeniería vial de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O₁₃:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en el sistema de rescate y emergencia de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O₁₄:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la participación social de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.
- O₁₅:** Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en los procesos de

gestión local de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

O₁₆: Identificar las infracciones de tránsito más frecuentes cometidas en la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

II. MÉTODO

La metodología es la ciencia que estudia los métodos o el conjunto de métodos investigativos que se encaminan en los estudios científicos, las exposiciones doctrinales, en tal sentido es de mucha relevancia tratar la metodología aplicada en concordancia a los aspectos característicos de la presente investigación. Hernández Fernández & Baptista (2010, p. 4) afirman que la investigación es un conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos que se aplican al estudio de un fenómeno.

Los métodos de investigación tomados en cuenta para este estudio investigativo fueron el descriptivo y deductivo. El método descriptivo se expuso, se detalló y se definió el problema o fenómeno, así como en la introducción que se presentó en el presente trabajo científico. Por ende, en los aspectos teóricos, o en las redacciones expuestas de la presente temática.

Según Bacon (1997). Infiere que el método deductivo toma en consideración que las conclusiones están implícitas en las premisas. Por consiguiente, hace las suposiciones que las conclusiones toman como guías a las premisas: si los razonamientos deductivos son válidos y las premisas son de verdad, las conclusiones sólo pueden ser verdaderas. Al diferenciar del método deductivo, en el inductivo se formulan las leyes a partir de hechos observables.

También se tomó en cuenta los métodos de investigación: el hermenéutico – jurídico, para interpretar la doctrina y legislación existente en el servicio de transporte público de pasajeros. Así mismo el método analítico-sintético, que fue aplicado en la ejecución de la presente investigación de manera global; ya que nos permitió analizar la bibliografía necesaria y posteriormente sintetizar el tema materia del presente estudio.

Karl (1974), citado por Redman (1962, p. 121), menciona que es el que creó la hipótesis. El conocimiento de la ciencia de Popper y su racionalismo crítico, está unida al intentar la construcción de un enfoque netamente deductivo de la ciencia, a su prospectiva de evaluar las teorías y del incremento de la filosofía del conocimiento y los criterios de falsación y demarcación. Popper, afirma que

el método crítico es el método de ensayo y error: "El método de hacer las proposiciones de las hipótesis de valor y llevarlas a las críticas más exigentes, para encontrar dónde se han finalmente equivocado" [1974a, 68]. Puesto que no hay inducción, la ciencia se inicia con problemas: "Nunca fundamentamos de los hechos a las teorías, sino a través de la refutación o falsación" [1974a, 68].

La investigación es del tipo no experimental, porque no se manipuló activamente alguna variable del estudio y en las que solamente se observó los fenómenos en su contexto natural los mismos que posteriormente fueron analizados (Hernández et al, 2010). Por otro lado, en el campo de la investigación podemos ver una serie de clases y según Landeau (2007) lo ha establecido de acorde a los fines que lo enfoca la autora:

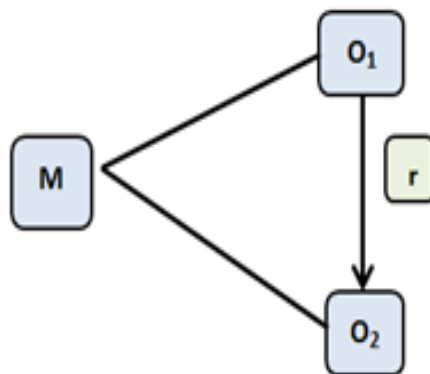
- a) Según su finalidad:** Es Aplicada, porque toma en cuenta el nivel de relación causal de las variables en estudio y hace la proposición de originar un cambio en la sociedad en mérito a la realización de actividades de varias clases como la utilización de programas educativos de seguridad vial, sensibilización y charlas sobre normas de tránsito a los conductores, peatones y autoridades de la Provincia de Virú.
- b) Según su profundidad o carácter:** Es correlacional causal, porque en virtud a la determinación de la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Provincia de Virú, se conocerán los grados de incidencia en las variables respectivos.
- c) Según su naturaleza:** Corresponde al enfoque cuantitativo, porque se cuantificará los datos después de haber aplicado los instrumentos y se elaboran tomando en cuenta las dimensiones e indicadores de las variables: cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y la la seguridad vial. Los valores que se logran obtener después de observar las variables en estudio, se elaboraran las tablas y figuras estadísticas en coherencia con la metodología empírica.
- d) Según el alcance temporal:** Es transversal, porque se orienta a determinar la asociación causal de las variables con la medición en la muestra objetivo en cuestión, en un solo lapso del tiempo (Hernández, et al., 2010).

e) Investigación orientada a la comprobación. Porque se orienta básicamente en probar hipótesis, teorías y estudios previos. Utiliza básicamente la metodología empírico-analítica. Se utilizará técnicas de análisis cuantitativos y su finalidad es predecir y explicar el fenómeno orientándose en el ámbito de verificación o comprobación.

2.1. Diseño de estudio

El diseño es correlacional causal transversal, porque se realizó la medición del nivel de avance de las dos variables: cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y seguridad vial y la relación causa efecto entre la variable independiente (cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros) y la variable dependiente (seguridad vial).

Describe asociaciones entre dos o más categorías, constructos o variables en un tiempo especificado, ya sea en la forma correlacional, o enmarcado en la relación causa-efecto. En el diseño correlacional-causal, las causas y los efectos ya sucedieron en la realidad fáctica o están sucediendo al desarrollar el estudio investigativo, y quien hace la investigación los evidencia y los informa (Hernández, Fernández & Baptista 2010, p. 155).



Donde:

M : Muestra, Usuarios y operadores del servicio de transporte, funcionarios de la Subgerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Virú.

O₁ : Variable independiente: Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros.

O₂ : Variable dependiente: Seguridad vial.

r : Relación de causa - efecto de las variables.

2.2. Variables, operacionalización

2.2.1. Variables

Variable independiente: Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros, es una reglamentación u ordenación de las conductas humanas dictaminados por las autoridades con competencia para los casos, con criterios de valor y el no cumplimiento conlleva a ser sancionado. Por lo general, hace la imposición de deberes y brinda derechos. Se trata de reglas o preceptos de naturaleza obligatoria, dictado autoridades normativas legitimizadas, con la finalidad de hacer la regulación de las interacciones sociales o el comportamiento del hombre que su vida lo hace en sociedad. Ejemplo el código Civil, Mercantil o Militar. (Hernández, 2012)

Variable dependiente: La seguridad vial, es la que garantiza la tranquilidad de los peatones de la red vial, conductores, ciclistas y pasajeros, a través del mejoramiento de la construcción de las vías o a través de cruzadas de sensibilización y programas educativos de vialidad, para la introducción en el pensar de los usuarios de una educación de vialidad enmarcada en prevenir cualquier accidente de tránsito. Es una tarea que deberíamos tener una participación integral, es decir los actores directos en un accidente (conductores, peatones, etc.), y así mismo los gobernantes públicos, el sector educativo y de la salud, etc. (Guzmán, 2014, p. 2).

2.2.2. Operacionalización de las variables

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable independiente: Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros	Es una reglamentación u ordenación de las conductas humanas dictaminados por las autoridades con competencia para los casos, con criterios de valor y el no cumplimiento conlleva a ser sancionado. Por lo general, hace la imposición de deberes y brinda derechos. Se trata de reglas o preceptos de naturaleza obligatoria, dictado autoridades normativas legitimizadas, con la finalidad de hacer la regulación de las interacciones sociales o el comportamiento del hombre que su vida lo hace en sociedad. Ejemplo el código Civil, Mercantil o Militar. (Hernández, 2012)	Es el nivel de medición global de la variable Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y de cada una de sus dimensiones: Información y difusión, deliberación pública, recursos humanos, predisposición política, diseño y ejecución. La muestra participante es de 149 personas (117 usuarios, 30 operadores y 2 funcionarios). Para medirlo se aplicó la técnica de la encuesta y como instrumento un cuestionario de 33 ítems. Para el análisis de los resultados utilizamos la estadística descriptiva e inferencial cuyos datos se ingresarán al sistema SPSS V23; para ser contrastados con los trabajos previos enmarcándolo en la teorías, doctrinas y principios.	Información y difusión	<ul style="list-style-type: none"> - Transparencia en la aplicación de normas y reglas - Disponibilidad de la información sobre normas y señales de tránsito - Promoción del cumplimiento de las normas en base a estándares - Conocimiento sobre la fiscalización de tránsito - Concientización sobre prevención de accidentes - Difusión de valores viales 	ORDINAL Muy deficiente Deficiente Regular Bueno Muy bueno
			Deliberación pública	<ul style="list-style-type: none"> - Toma de decisiones de las autoridades municipales - Articulación entre Estado, gobierno regional, gobierno local y la población - Interacción entre funcionarios y ciudadanos - Consideraciones colectivas en temas de interés común - Mejoramiento de la normatividad de acuerdo a la necesidad 	
			Recursos humanos	<ul style="list-style-type: none"> - Potencial humano - Diseños innovados de cargos - Nuevas tendencias de evaluación del desempeño - Trabajo en equipo - Avance tecnológico - Programas de capacitación técnica y legal - Estudios de posgrado - Conocimiento de la normatividad de transporte y tránsito 	
			Predisposición política	<ul style="list-style-type: none"> - Decisiones y acciones de planificación, actuación y evaluación de la normatividad - Gobernabilidad democrática local - Estructuras municipales en los procesos participativos - Autoridades trabajan con las organizaciones de base - Compromiso y apoyo de quienes impulsan la política 	
			Diseño y ejecución	<ul style="list-style-type: none"> - Consolidación de la relación entre Estado y sociedad - Elaboración en base a un proceso estructurado en la gestión municipal - Celeridad en las decisiones futuras - Elaboración de normatividad municipal - Aplicación de las normas y lineamientos municipales 	

Fuente: Elaboración propia

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable dependiente: Seguridad vial	<p>Por gestión de la Seguridad Vial se entiende al conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito (Montalván, 2013, p.13).</p>	<p>Es el nivel de medición global de la variable seguridad vial y de cada una de sus dimensiones: Programas educativos, formación y acreditación, sistema de rescate y emergencia, infraestructura e ingeniería vial, participación social y procesos de gestión local. La muestra participante es de 149 personas (117 usuarios, 30 operadores y 2 funcionarios). Para medirlo se aplicó la técnica de la encuesta y como instrumento un cuestionario de 48 ítems. Para el análisis de los resultados utilizamos la estadística descriptiva e inferencial cuyos datos se ingresaron al sistema SPSS V23; para ser contrastados con los trabajos previos enmarcándolo en la</p>	Programas educativos	<ul style="list-style-type: none"> - Normatividad de seguridad vial. - Cultura de educación vial. - Seguridad vial como una responsabilidad compartida. - Comportamiento ciudadano. - Tasa de accidentes de tránsito. - Medios de comunicación - Plan de Educación en Seguridad Vial. 	<p>Ordinal de tipo Likert:</p> <p>Muy deficiente</p> <p>Deficiente</p> <p>Regular</p> <p>Bueno</p> <p>Muy bueno</p>
			Formación y acreditación	<ul style="list-style-type: none"> - Cumplimiento de las condiciones técnicas, legales y de operación. - Licencia de conducir de clase y categoría del vehículo. - Terminales terrestres y contar con talleres de mantenimiento. - Especificaciones técnicas del Reglamento Nacional de Vehículos. - Condición de conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio. - Postulantes a conductores. 	
			Infraestructura e ingeniería vial	<ul style="list-style-type: none"> - Vías de circulación. - Proyectos viales. - Riesgos de accidentes y lesiones en las carreteras. - Red vial está dotada de infraestructura y equipamiento. - Paraderos informales y lugares de embarque. - Servicio de transporte evita la contaminación. - Reordenación del sistema de Transporte Público. - Sistema de transporte responde a las necesidades de los usuarios. - Siniestralidad vial por factores humanos, técnicos y de equipamiento. - Señalización y pasos peatonales. - Capacidad y el funcionamiento de la infraestructura vial urbana. 	
			Sistema de rescate y emergencia	<ul style="list-style-type: none"> - Asistencia al lugar exacto de la emergencia. - Plan de emergencia de rescate de heridos. - Identificación de las pérdidas económicas y sociales. - Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito -SOAT. - Procedimiento para la atención de emergencias de tránsito. - Manual de seguridad vial. - Ambulancias dedicadas a la atención de víctimas. 	

		teorías, doctrinas y principios.	Participación social	<ul style="list-style-type: none"> - Intervención activa de toda la comunidad. - Sensibilización a la ciudadanía en el respeto a la vida y la responsabilidad ciudadana. - Implementación de políticas públicas de seguridad vial. - Participación en los planes de seguridad vial. - Articulación vial en las actividades productivas, comerciales y de servicios del territorio. - Inversiones privadas en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones. 	
			Procesos de gestión local	<ul style="list-style-type: none"> - Formulación y ejecución de los planes y proyectos de tránsito. - Seguimiento, control y evaluación de los planes y proyectos de tránsito. - Medidas para la reducción en la exposición a los riesgos viales. - Bases del Sistema de infraestructura vial. - Sistema de tránsito regional y local. - Prevención de la conducción vehicular en condiciones físicas deficientes. 	

Fuente: Elaboración propia

2.3. Población y muestra

2.3.1. Población

El presente estudio de investigación cuenta con una población que lo conforman 15040 personas, siendo los estratos: 11900 usuarios, 3100 operadores del servicio de transporte y 40 funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú en el año 2017, como se muestra en la tabla 1:

Tabla 1

Distribución de la población de usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017.

POBLACIÓN	GÉNERO		TOTAL
	Hombre	Mujer	
Usuario del servicio de transporte	7,000	4,900	11,900
Operador del servicio de transporte	3,000	100	3,100
Funcionario de la Gerencia de Transportes	30	10	40
TOTAL	10,030	5,010	15,040

Fuente: Registros de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú.

2.3.2. Muestra

Se considera una muestra a un subconjunto de la población y tiene como propósito que estas unidades de análisis sea el que más representa a la población, el tamaño de la muestra está en función del tipo de estudio y al tamaño de la población participante. Para Quinear et al. (1993) infiere que el muestreo probabilístico por la que "cada participante de la población tiene la posibilidad sabida de ser seleccionado", en la elección de los participantes de la muestra es basado de manera parcial con los criterios de los investigadores.

Para la determinación del tamaño de la muestra en esta etapa se utiliza el muestreo estratificado (poblaciones heterogéneas), con afijación proporcional NEYMAN (1934), según la siguiente fórmula:

$$n = \frac{\sum_1^h (Wh * Ph * Qh)}{V + \frac{\sum_1^h (Wh * Ph * Qh)}{N}}$$

N : Población = 15,040 participantes

h : Denota los estratos: ($h=1;2;3$)

Nh : Tamaño de la población en el estrato “h” (11,900 usuarios del servicio de transporte, 3,100 operadores del servicio de transporte y 40 funcionarios de la Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú).

Wh : Ponderación en el estrato “h” ($Wh=Nh/N$)

V : Varianza deseada [$V=(d/z)^2$]

$Z_{\alpha/2}$: Valor tabulado de la distribución normal estandarizada = 1.96

α : Nivel de significancia del 5% ($\alpha = 0.05$)

d : Precisión o error de muestreo del $\pm 8\%$ ($d= \pm 0.08$)

Ph : Proporción de aprobados en el estrato “h” del 50% ($P=0.5$)

Qh : Proporción de desaprobados en el estrato “h” del 50% ($Q = 0.5$)

n : Tamaño de la muestra

nh : Tamaño de la muestra en el estrato “h”

Tabla 2

Distribución de la población por estratos de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017.

h	Población	Nh	Wh	Ph	Qh	Wh*Ph*Qh
1	Usuarios del servicio de transporte	11,900	0.79	0.5	0.5	0.1975
2	Operadores del servicio de transporte	3,100	0.21	0.5	0.5	0.0525
3	Funcionarios de la Subgerencia de Transporte	40	0.003	0.5	0.5	0.00075
TOTAL		N=15,040	1.00			$\sum (Wh*Ph*Qh)$ = 0.25075

Fuente: Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú.

$$n = \frac{\sum_1^h (Wh * Ph * Qh)}{V + \frac{\sum_1^h (Wh * Ph * Qh)}{N}} = \frac{0.25075}{(0.08/1.96)^2 + 0.25075/15040}$$

$$n = 149$$

$$nh = (Nh/N) * n$$

Tabla 3

Distribución de la muestra de usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017.

MUESTRA POR ESTRATOS	GENERO		TOTAL (nh)
	Hombres	Mujeres	
Usuario del servicio de transporte	68	49	117
Operador del servicio de transporte	29	1	30
Funcionario de la Subgerencia de Transporte	2	0	2
TOTAL	99	50	n = 149

Fuente: Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú

La muestra está conformada por 149 personas, entre ellos 117 usuarios, 30 operadores del servicio de transporte y 2 funcionarios de la Provincia de Viru, 2017.

2.3.2.1. Criterios de selección de la muestra

Criterios de inclusión

- Usuario del servicio de transporte público de ambos sexos mayores de edad de la Provincia de Virú, 2017.
- Operador del servicio de transporte público de ambos sexos mayores de edad de la Provincia de Virú, 2017.
- Funcionario de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017.

Criterios de exclusión

- Usuario del servicio de transporte privado y/o de otras provincias.
- Operador del servicio de transporte público de otras provincias o de tránsito temporal.
- Funcionario de otras áreas de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017.

Unidad de análisis

Usuario, operador y funcionario del servicio de transporte y funcionario de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Para la recopilación de los datos que provienen de las variables de estudio: Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y seguridad vial, durante su aplicación se consideró las técnicas e instrumentos siguientes:

2.4.1. Técnicas, En una investigación cuantitativa como la presente, se tienen que recolectarse y analizarse datos para ofrecer las respuestas al problema que se plantea, probando las hipótesis y realizando las mediciones numéricas, conteos y procesamientos estadísticos y las revisiones documentarias, hacer las interpretaciones respectivas, se establece como técnicas:

- **La encuesta.** Permiten la obtención de valores de primera mano sobre las variables en estudio, y en base a ello lograr describir e interpretar de manera detallada el respectivo problema.
- **Revisión documental.** Esta técnica permite la observar lo complementario, orientando fundamentalmente a tener conocimiento sobre la documentación técnica de la institución o de otras organizaciones asociadas a la investigación.

2.4.2. Instrumentos

- **El cuestionario**, el cual se elaboró sobre la base de un conjunto de preguntas cerradas. Se aplicó a la muestra de población compuesta por 149 participantes y se recopiló la información de las variables en estudio: Cumplimiento a las normas del servicio de transporte público de pasajeros y seguridad vial.

El cuestionario referido a la variable independiente, Cumplimiento a las normas del servicio de transporte público de pasajeros consta de 33 ítems en cinco dimensiones: información y difusión tiene 8 ítems, deliberación pública tiene 5 ítems, recursos humanos tiene 8 ítems, predisposición política tiene 5 ítems, diseño y ejecución tiene 7 ítems.

El cuestionario referido a la variable dependiente seguridad vial comprende seis dimensiones con 48 ítems: Programas educativos en seguridad vial tiene 7 ítems, campañas de formación y acreditación de postulantes a conductores tiene 6 ítems, infraestructura e ingeniería vial tiene 15 ítems, sistema de rescate y emergencia tiene 7 ítems, participación social tiene 6 ítems y procesos de gestión local de la seguridad vial tiene 7 ítems.

- **Registro de análisis o revisión documental**, se realizó el análisis documental existente en la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, así como de sus respectivas dimensiones. Asimismo, se revisó los documentos que reúnen información sobre seguridad ciudadana de la Policía Nacional del Perú.

2.4.3. Validez de instrumentos de recolección de datos

a. Validez de contenido

Se llevó a cabo mediante la valoración (juicio de expertos) de los ítems por parte de un grupo de 5 expertos conocedores del tema de investigación, a continuación se detalla:

Dra. Santa Inés Lezama Soto
Mg. Erlinda Consuelo Rojas Tapia
Mg. Yamelí Romina Vicente Velásquez
Mg. Ydalia Yesenia Velásquez Casana
MSc. Carlos Enrique Ulloa Escobedo

Con la calificación que se obtuvo de los expertos se realizó la prueba de Razón de Validez de Contenido de Lawshe y del Coeficiente de V de Aiken.

- El cálculo de la Razón de Validez de Contenido (Content Validity Ratio, CVR) de Lawshe definida por.

$$CVR = \frac{n - \frac{N}{2}}{\frac{N}{2}}$$

Donde:

n = Número de expertos que afirman que el ítem si es esencial

N = Número total de expertos

- El cálculo de validez de contenido con el Coeficiente de V de Aiken, está definida por la siguiente fórmula:

$$V = \frac{S}{n(c - 1)} = \frac{\sum_{i=1}^n s_i}{n(c - 1)}$$

Donde:

n = Número de jueces

S = Sumatoria de los s_i

s_i = Valor asignado por el juez i

c = Número de valores en la escala de medición.

b. Validez de constructo

Para la validez de constructo de los ítems de los cuestionarios de las variables, se aplicó a una muestra piloto de 20 participantes, y se realizó con el SPSS V23, cuyo cálculo se determinó con el

estadístico de medida de adecuación KMO y la prueba Esférica Bartlett, cuyos resultados por dimensiones se presenta a continuación (de los ítems se presenta en el Anexo 5 y Anexo 6).

Dimensiones de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros:

Información y difusión: Medida de adecuación KMO 0.666 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.036<0.05

Deliberación pública: Medida de adecuación KMO 0.817 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.000<0.05

Recursos humanos: Medida de adecuación KMO 0.725 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.000<0.05

Predisposición política: Medida de adecuación KMO 0.817 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.000<0.05.

Diseño y ejecución: Medida de adecuación KMO 0.682 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.000<0.05.

Dimensiones de la variable seguridad vial:

Programas educativos en seguridad vial: Medida de adecuación KMO 0.576 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.004<0.05.

Formación y acreditación: Medida de adecuación KMO 0.801 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.000<0.05.

Infraestructura e ingeniería vial: Medida de adecuación KMO 0.542 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.000<0.05.

Sistema de rescate y emergencia: Medida de adecuación KMO 0.635 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.000<0.05.

Participación social: Medida de adecuación KMO 0.783 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.000<0.05.

Procesos de gestión local: Medida de adecuación KMO 0.754 > 0.50, Prueba Esférica Bartlett 0.000<0.05.

2.4.4. Confiabilidad de instrumentos de recolección de datos

Se realizó a través de una muestra piloto de 20 participantes usando el Coeficiente Alfa de Cronbach y se procesó mediante el software

estadístico SPSS V23, Según George y Mallery (1995) infiere que el coeficiente del Alfa de Cronbach con valores menores a 0,5 significa un grado de confiabilidad no aceptable, si los valores se encuentran entre 0,5 y 0,6 se podría decir que el grado de fiabilidad es pobre, si los valores se situaran entre 0,6 y 0,7 esto significa que el grado de confiabilidad es aceptable; valores obtenidos entre 0,7 y 0,8 significaría que el grado de confiabilidad es muy aceptable; los valores encontrados entre 0,8 y 0,9 esto indicaría que el grado de confiabilidad es bueno, y finalmente si los valores hallados son mayores a 0,9 sería un grado de confiabilidad excelente.

Los resultados encontrados de confiabilidad para el cuestionario referido a la variable cumplimiento a las normas del servicio de transporte público de pasajeros fue $\alpha = 0,763$ siendo la fiabilidad MUY ACEPTABLE. Para las 5 dimensiones: información y difusión fue $\alpha = 0,807$ siendo la fiabilidad BUENA, deliberación pública fue $\alpha = 0,847$ siendo la fiabilidad BUENA, recursos humanos fue $\alpha = 0,853$ siendo la fiabilidad BUENA, predisposición política fue $\alpha = 0,832$ siendo la fiabilidad BUENA, diseño y ejecución fue $\alpha = 0,811$ siendo la fiabilidad BUENA.

Los resultados encontrados de confiabilidad para el cuestionario referido a la variable seguridad vial fue $\alpha = 0,898$ siendo la fiabilidad BUENA. Para las 6 dimensiones: Programas educativos en seguridad vial fue $\alpha = 0,719$ siendo la fiabilidad MUY ACEPTABLE, campañas de formación y acreditación de postulantes a conductores fue $\alpha = 0,830$ siendo la fiabilidad BUENA, infraestructura e ingeniería vial fue $\alpha = 0,881$ siendo la fiabilidad BUENA, sistema de rescate y emergencia fue $\alpha = 0,772$ siendo la fiabilidad MUY ACEPTABLE, participación social fue $\alpha = 0,815$ siendo la fiabilidad BUENA y procesos de gestión local de la seguridad vial fue $\alpha = 0,935$ siendo la fiabilidad EXCELENTE. (Anexo 7 y Anexo 8)

2.5. Métodos de análisis de datos

Para el análisis de datos, se utilizó como métodos los siguientes:

2.5.1. Estadística descriptiva

- Elaboración de una matriz de puntuaciones de la variable independiente Cumplimiento a las normas del servicio de transporte público de pasajeros y de la variable dependiente seguridad vial.
- Elaboración de tablas de frecuencias y figuras estadísticas a través del programa Excel.
- Determinación de los estadísticos descriptivos: media aritmética, desviación estándar y coeficiente de variación.

2.5.2. Inferencia estadística

Se realizó la prueba no paramétrica de Kolmogorov –Smirnov, el cual es un proceso de "bondad de ajuste", que permitió hacer la medición del nivel de concordancias existentes entre las distribuciones de un conjunto de valores y una distribución teórica determinada.

Los valores encontrados fueron no paramétricos y se utilizó: Tau-b de Kendall (por tratarse de una investigación correlacional causal) la cual es una medición no paramétrica de relación para una variable ordinal o de rango que considera el empate y Rho de Spearman que es una comprobación no paramétrica cuando se hace la medición de la asociación entre dos variables y no hay cumplimiento de la suposición de normalidad en las distribuciones de tales datos.

Para el procesamiento de la información y la contrastación de las hipótesis se usó el software estadístico SPSS V 23.

2.6. Aspectos éticos

En el presente estudio investigativo se protege la identidad de los participantes, considerando los componentes éticos respectivos, como son la confidencia, el consentir de la información, la libertad participativa y el anonimato informativo.

- La confidencia: Las informaciones que se obtendrán no serán develadas, divulgadas ni usadas para otros fines que no sean los académicos.
- EL consentir informativo: la finalidad que se sigue sería el consentir de la información, requiriendo las autorizaciones correspondientes del usuario y operador del servicio de transporte y funcionario de la Gerencia de transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, para ejecutar la investigación y lograr su intervención de manera libre.
- Libertad participativa: estará orientado a la intervención del usuario y operador, sin ser coaccionados y solamente serán motivados por la relevancia del estudio investigativo.
- Anonimato informativo: Se tomará en cuenta desde el inicio del estudio investigativo.

III. RESULTADOS

3.1. Descripción de resultados

Los resultados que se obtuvieron, fueron analizados en base a los objetivos propuestos en la investigación. Lo cual, se utilizó coeficiente de Tau-b de Kendall y Rho de Spearman, con la finalidad de determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017. Para recolectar la información necesaria para la investigación, se aplicó dos cuestionarios, instrumentos con los cuales se recopiló los datos relacionados con las respectivas variables y sus dimensiones cuyos resultados se muestran en el Anexo 1. Asimismo, el análisis de los resultados se puede evidenciar en tablas con sus correspondientes figuras estadísticas.

Tabla 4

Diferenciación de los porcentajes hallados de las variables cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú - 2017.

NIVELES	CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS		SEGURIDAD VIAL	
	F	%	F	%
Muy deficiente	5	3.4	7	4.7
Deficiente	82	55.0	64	43.0
Regular	51	34.2	70	47.0
Bueno	11	7.4	7	4.7
Muy bueno	0	0.0	1	0.6
TOTAL	149	100	149	100

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación:

En la tabla 4, se observa que el nivel que predomina en la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros de la muestra encuestada, es el nivel deficiente con un 55%, seguido del nivel regular con un 34.2%, y el nivel bueno con el 7.4%. En contraste con la variable seguridad vial,

el nivel que predomina ligeramente es el regular con un 47%, seguido del nivel deficiente con un 43%, y el nivel muy deficiente y muy bueno con 4.7%.

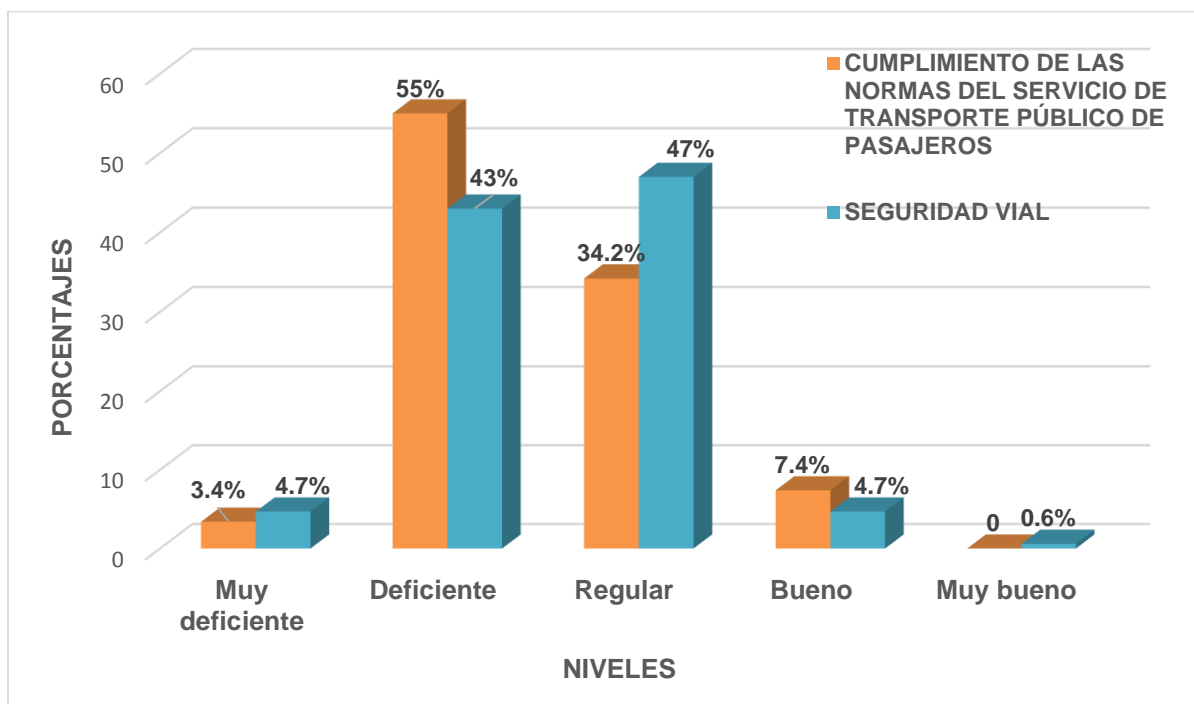


Figura 1: Diferenciación de los porcentajes hallados de las variables cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú - 2017.

Fuente: Tabla 4

Tabla 5

Diferenciación de los puntajes obtenidos de los niveles de las dimensiones de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros de la Municipalidad Provincial de Virú - 2017.

CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS										
NIVELES	INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN		DELIBERACIÓN PÚBLICA		RECURSOS HUMANOS		PREDISPOSICIÓN POLÍTICA		DISEÑO Y EJECUCIÓN	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Muy deficiente	13	8.7	27	18.1	22	14.8	17	11.4	4	2.7
Deficiente	87	58.4	77	51.7	87	58.4	85	57.0	60	40.3
Regular	27	18.1	38	25.5	30	20.1	40	26.8	64	42.9
Bueno	21	14.1	7	4.7	10	6.7	7	4.7	18	12.1
Muy bueno	1	0.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	2.0
TOTAL	149	100	149	100	149	100	149	100	149	100

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación:

En la tabla 5, se precisa que en 4 dimensiones de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros prevalece el nivel deficiente; y se describe en el orden que sigue: en la dimensión información y difusión con 58.4% en nivel deficiente, seguido con 18.1% en nivel regular y 14.1% en nivel bueno; similarmente en la dimensión recursos humanos con 58.4% en nivel deficiente, seguido con 20.1% en nivel regular y 14.8% en nivel muy deficiente; la dimensión predisposición política con 57.0% en nivel deficiente, seguido de nivel regular con 26.8%, y 11.4% con nivel muy deficiente; la dimensión deliberación pública con un 51.7% en nivel deficiente, seguido de un 25.5% en nivel regular y 18.1% con nivel muy deficiente; y finalmente la dimensión diseño y ejecución con 42.9% en nivel regular, seguido de un 40.3% en nivel deficiente y un 12.1% en nivel bueno.

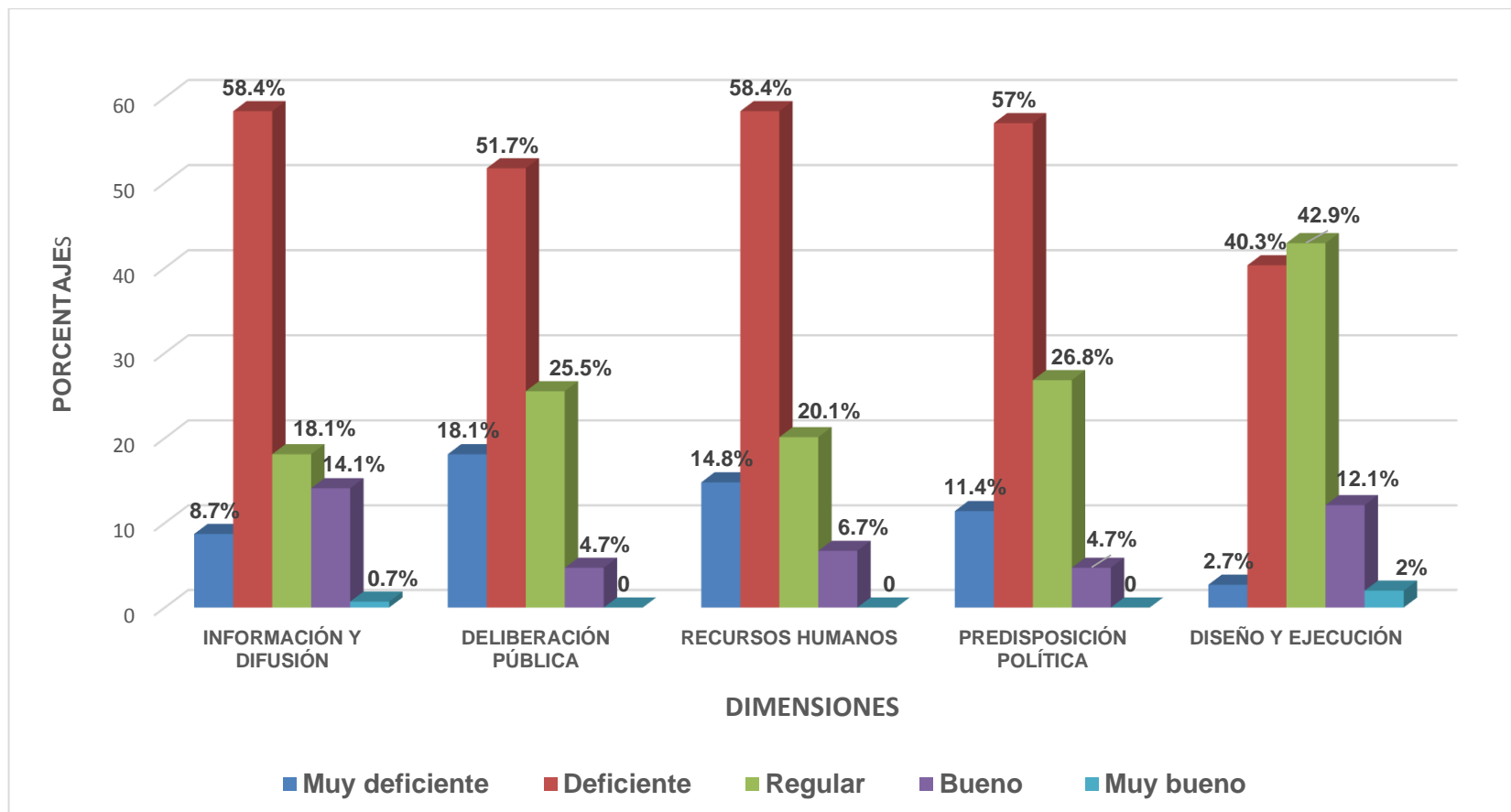


Figura 2: Diferenciación de los puntajes obtenidos de los niveles de las dimensiones de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros de la Municipalidad Provincial de Virú - 2017.

Fuente: Tabla 5

Tabla 6

Diferenciación de los puntajes obtenidos de los niveles de las dimensiones de la variable seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú - 2017.

NIVELES	SEGURIDAD VIAL											
	PROGRAMAS EDUCATIVOS		FORMACIÓN Y ACREDITACIÓN		INFRAESTRUCTURA E INGENIERÍA VIAL		SISTEMA DE RESCATE Y EMERGENCIA		PARTICIPACIÓN SOCIAL		PROCESOS DE GESTIÓN LOCAL	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Muy deficiente	6	4.0	12	8.0	13	8.7	15	10.1	27	18.1	30	20.1
Deficiente	71	47.7	71	47.7	59	39.6	75	50.3	86	57.7	66	44.3
Regular	56	37.6	52	34.9	66	44.3	48	32.2	27	18.1	39	26.2
Bueno	16	10.7	14	9.4	8	5.4	11	7.4	9	6.1	10	6.7
Muy bueno	0	0.0	0	0.0	3	2.0	0	0.0	0	0.0	4	2.7
TOTAL	149	100	149	100	149	100	149	100	149	100	149	100

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación:

En la tabla 6, se precisa que en 5 dimensiones de la variable seguridad vial, impera el nivel deficiente que los describimos: la dimensión participación social con 57.7% en nivel deficiente, seguido de un 18.1% tanto en el nivel muy deficiente como en el nivel regular; la dimensión sistema de rescate y emergencia con 50.3% en nivel deficiente, seguido de un 32.2% en nivel regular y 10.1 en nivel muy deficiente, la dimensión programas educativos con 47.7% en nivel deficiente, seguido del nivel regular con un 37.6% y 10.7% en nivel bueno, en forma similar la dimensión formación y acreditación con 47.7% en nivel deficiente, seguido del nivel regular con un 34.9% y 9.4% en nivel bueno, la dimensión procesos de gestión local con 44.3% en nivel deficiente, seguido

del nivel regular con un 26.2% y 20.1% en nivel muy deficiente. En contraste con la dimensión infraestructura e ingeniería vial que impera el nivel regular con 44.3%, seguido de un 39.6% en nivel deficiente y un 8.7% en muy deficiente.

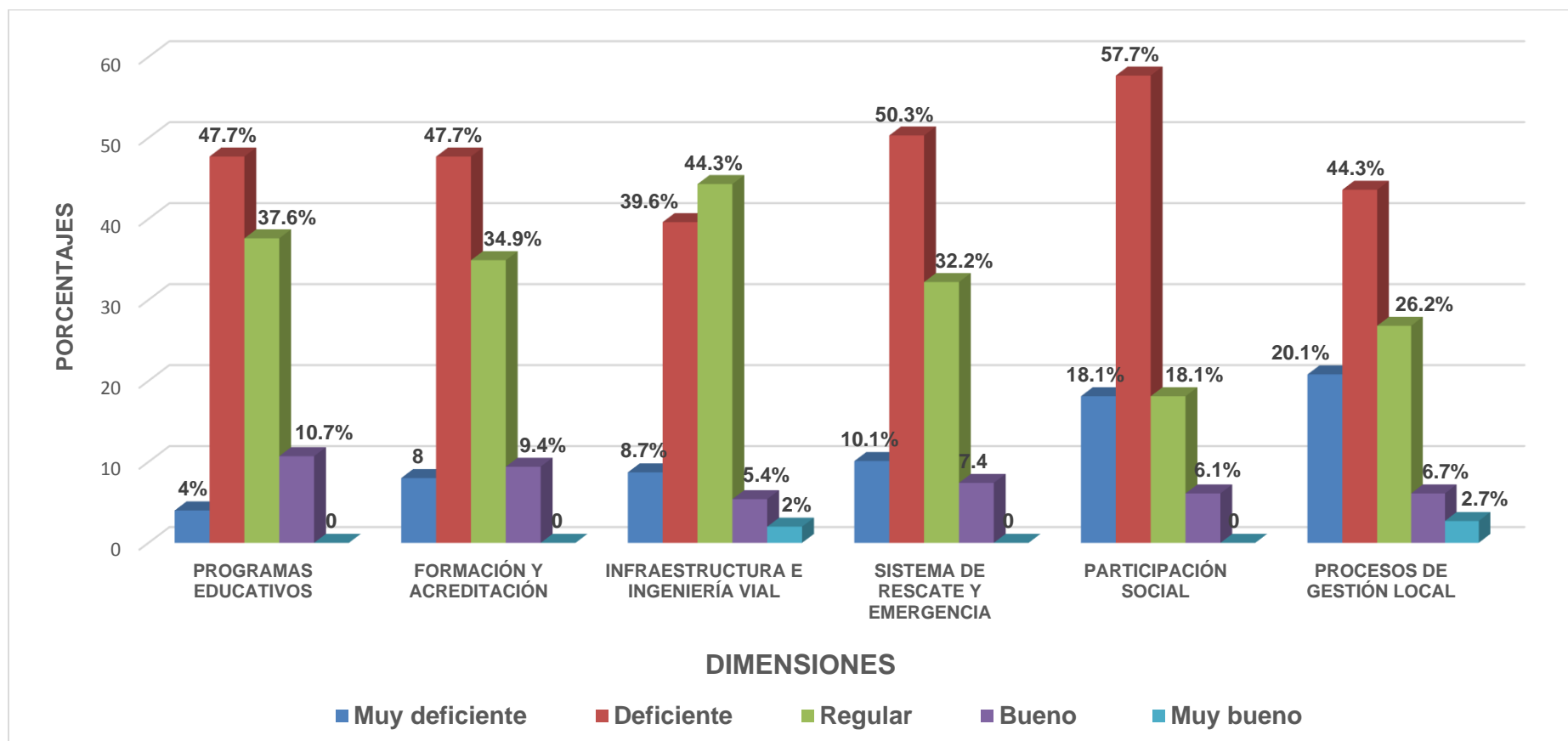


Figura 3: Diferenciación de los puntajes obtenidos de los niveles de las dimensiones de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros de la Municipalidad Provincial de Virú - 2017.

Fuente: Tabla 6

3.2. Contrastación de hipótesis

Tabla 7

Prueba de Kolmogorov Smirnov de los puntajes sobre la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y sus dimensiones y la variable seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú - 2017.

		Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros	Seguridad vial	Información y difusión	Deliberación pública	Recursos humanos	Predisposición política	Diseño y ejecución
N°		149	149	149	149	149	149	149
Parámetros normales ^{a,b}	Media	53,92	79,06	13,58	7,15	12,21	7,60	13,37
	Desviación estándar	16,025	24,459	5,403	3,042	4,677	2,854	4,310
Máximas diferencias extremas	Absoluta	,093	,067	,152	,091	,083	,122	,092
	Positivo	,093	,067	,152	,091	,083	,122	,092
	Negativo	-,044	-,043	-,104	-,058	-,038	-,067	-,049
Estadístico de prueba		,093	,067	,152	,091	,083	,122	,092
Sig. asintótica (bilateral)		,003	,200	,000	,004	,014	,000	,004

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación

En la tabla 7 se observa el resultado de la prueba de normalidad (Kolmogorov-Smirnov) de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y sus respectivas dimensiones y la variable seguridad vial, demostrándose que el nivel de significancia de la prueba de Kolmogorov-Smirnov los valores son menor al 5% de significancia estándar ($p < 0.05$), en cinco dimensiones; por lo tanto su distribución es de manera no normal, y usaremos el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall y Rho de Spearman.

Tabla 8

Prueba de Kolmogorov Smirnov de los puntajes sobre la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y la variable seguridad vial y sus dimensiones de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

		Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros	Seguridad vial	Programas educativos	Formación y acreditación	Infraestructura e ingeniería vial	Sistema de rescate y emergencia	Participación social	Procesos de gestión local
N°		149	149	149	149	149	149	149	149
Parámetros normales ^{a,b}	Media	53,92	79,06	12,81	10,38	24,64	11,64	8,46	11,12
	Desviación estándar	16,025	24,459	4,311	3,759	9,046	4,284	3,721	5,425
Máximas diferencias extremas	Absoluta	,093	,067	,085	,098	,054	,083	,120	,080
	Positivo	,093	,067	,085	,098	,051	,083	,120	,080
	Negativo	-,044	-,043	-,058	-,045	-,054	-,051	-,073	-,035
Estadístico de prueba		,093	,067	,085	,098	,054	,083	,120	,080
Sig. asintótica (bilateral)		,003	,200	,011	,001	,200	,013	,000	,021

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación

En la tabla 8 se observa el resultado de la prueba de normalidad (Kolmogorov-Smirnov) de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y la variable seguridad vial y sus respectivas dimensiones, demostrándose que el nivel de significancia de la prueba de Kolmogorov-Smirnov los valores son menor al 5% de significancia estándar ($p < 0.05$), en cinco dimensiones; por lo tanto su distribución es de manera no normal, y usaremos el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall y Rho de Spearman.

3.2.1. Contrastación de hipótesis general

H_i: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 9

Tabla de contingencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS		SEGURIDAD VIAL					Total
		Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	2	0	3	0	0	5
	%	1,3%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	3,4%
Deficiente	N°	2	42	36	2	0	82
	%	1,3%	28,2%	24,2%	1,3%	0,0%	55,0%
Regular	N°	3	22	24	2	0	51
	%	2,0%	14,8%	16,1%	1,3%	0,0%	34,2%
Bueno	N°	0	0	7	3	1	11
	%	0,0%	0,0%	4,7%	2,0%	0,7%	7,4%
Muy bueno	N°	0	0	0	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	N°	7	64	70	7	1	149
	%	4,7%	43,0%	47,0%	4,7%	0,7%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.187 Sig. P = 0.023 < 0.05; Rho de Spearman = 0.202

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 9 se precisa que el 28.2% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en seguridad vial, a diferencia que el 24.2% de los participantes perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel regular en seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.187 con una significancia de 0.023 que es menor al 5% de significancia estándar ($P < 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.202 (positiva baja);

demostrándose que el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

3.2.2. Prueba de las hipótesis específicas

H₁: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a información y difusión incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 10

Tabla de contingencia de la dimensión información y difusión del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN		SEGURIDAD VIAL					Total
		Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	2	5	5	1	0	13
	%	1,3%	3,4%	3,4%	0,7%	0,0%	8,7%
Deficiente	N°	2	43	40	2	0	87
	%	1,3%	28,9%	26,8%	1,3%	0,0%	58,4%
Regular	N°	2	12	13	0	0	27
	%	1,3%	8,1%	8,7%	0,0%	0,0%	18,1%
Bueno	N°	1	4	11	4	1	21
	%	0,7%	2,7%	7,4%	2,7%	0,7%	14,1%
Muy bueno	N°	0	0	1	0	0	1
	%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,7%
Total	N°	7	64	70	7	1	149
	%	4,7%	43,0%	47,0%	4,7%	0,7%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.155 Sig. P = 0.058 > 0.05; Rho de Spearman = 0.171

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 10 se precisa que el 28.9% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en la dimensión información y difusión del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en seguridad vial, a diferencia que el 26.8% de los participantes perciben un nivel deficiente en la dimensión información y

difusión del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel regular en seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.155 con una significancia de 0.058 que es mayor al 5% de significancia estándar ($P > 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.171 (positiva muy baja y despreciable); demostrándose que la dimensión información y difusión del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H₂: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a deliberación pública incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 11

Tabla de contingencia de la dimensión deliberación pública del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

DELIBERACIÓN PÚBLICA		SEGURIDAD VIAL					Total
		Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	2	12	13	0	0	27
	%	1,3%	8,1%	8,7%	0,0%	0,0%	18,1%
Deficiente	N°	3	38	34	2	0	77
	%	2,0%	25,5%	22,8%	1,3%	0,0%	51,7%
Regular	N°	2	14	19	2	1	38
	%	1,3%	9,4%	12,8%	1,3%	0,7%	25,5%
Bueno	N°	0	0	4	3	0	7
	%	0,0%	0,0%	2,7%	2,0%	0,0%	4,7%
Muy bueno	N°	0	0	0	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	N°	7	64	70	7	1	149
	%	4,7%	43,0%	47,0%	4,7%	0,7%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.178 Sig. P = 0.020 < 0.05; Rho de Spearman = 0.198

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 11 se precisa que el 25.5% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en la dimensión deliberación pública del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en seguridad vial, a diferencia que el 22.8% de los participantes perciben un nivel deficiente en la dimensión deliberación pública del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel regular en seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.178 con una significancia de 0.020 que es menor al 5% de significancia estándar ($P < 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.198 (positiva baja); demostrándose que la dimensión deliberación pública del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H₃: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a recursos humanos incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 12

Tabla de contingencia de la dimensión recursos humanos del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

RECURSOS HUMANOS	SEGURIDAD VIAL					Total
	Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	3	9	10	0	22
	%	2,0%	6,0%	6,7%	0,0%	14,8%
Deficiente	N°	2	43	39	3	87
	%	1,3%	28,9%	26,2%	2,0%	58,4%
Regular	N°	2	12	13	3	30
	%	1,3%	8,1%	8,7%	2,0%	20,1%
Bueno	N°	0	0	8	1	10
	%	0,0%	0,0%	5,4%	0,7%	6,7%
Muy bueno	N°	0	0	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	N°	7	64	70	7	149
	%	4,7%	43,0%	47,0%	4,7%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.188 Sig. P = 0.015 < 0.05; Rho de Spearman = 0.208

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 12 se precisa que el 28.9% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en la dimensión recursos humanos del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en seguridad vial, a diferencia que el 26.2% de los participantes perciben un nivel deficiente en la dimensión recursos humanos del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel regular en seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.188 con una significancia de 0.015 que es menor al 5% de significancia estándar ($P < 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.208 (positiva baja); demostrándose que la dimensión recursos humanos del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H4: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a predisposición política incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 13

Tabla de contingencia de la dimensión predisposición política del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

PREDISPOSICIÓN POLÍTICA	SEGURIDAD VIAL					Total
	Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	0	8	9	0	17
	%	0,0%	5,4%	6,0%	0,0%	11,4%
Deficiente	N°	6	40	37	1	84
	%	4,0%	26,8%	24,8%	0,7%	56,4%
Regular	N°	1	15	20	5	41
	%	0,7%	10,1%	13,4%	3,4%	27,5%
Bueno	N°	0	1	4	1	7
	%	0,0%	0,7%	2,7%	0,7%	4,7%
Muy bueno	N°	0	0	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	N°	7	64	70	7	149
	%	4,7%	43,0%	47,0%	4,7%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.178 Sig. P = 0.016 < 0.05; Rho de Spearman = 0.197

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 13 se precisa que el 26.8% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en la dimensión predisposición política del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en seguridad vial, a diferencia que el 24.8% de los participantes perciben un nivel deficiente en la dimensión predisposición política del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel regular en seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.178 con una significancia de 0.016 que es menor al 5% de significancia estándar ($P < 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.197 (positiva baja); demostrándose que la dimensión predisposición política del cumplimiento de

las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H₅: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros referidas a diseño y ejecución incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 14

Tabla de contingencia de la dimensión diseño y ejecución del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

DISEÑO Y EJECUCIÓN		SEGURIDAD VIAL					Total
		Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	0	1	2	1	0	4
	%	0,0%	0,7%	1,3%	0,7%	0,0%	2,7%
Deficiente	N°	4	34	25	1	0	64
	%	2,7%	22,8%	16,8%	0,7%	0,0%	43,0%
Regular	N°	1	25	33	0	1	60
	%	0,7%	16,8%	22,1%	0,0%	0,7%	40,3%
Bueno	N°	2	4	7	5	0	18
	%	1,3%	2,7%	4,7%	3,4%	0,0%	12,1%
Muy bueno	N°	0	0	3	0	0	3
	%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	2,0%
Total	N°	7	64	70	7	1	149
	%	4,7%	43,0%	47,0%	4,7%	0,7%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.184 Sig. P = 0.022 < 0.05; Rho de Spearman = 0.199

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 14 se precisa que el 22.8% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en la dimensión diseño y ejecución del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en seguridad vial, a diferencia que el 22.1% de los participantes perciben un nivel regular en la dimensión diseño y ejecución del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de

pasajeros y un nivel regular en seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.184 con una significancia de 0.022 que es menor al 5% de significancia estándar ($P < 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.199 (positiva baja); demostrándose que la dimensión diseño y ejecución del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H6: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en los programas educativos de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 15

Tabla de contingencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la dimensión programas educativos de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS		PROGRAMAS EDUCATIVOS					Total
		Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	1	3	1	0	0	5
	%	0,7%	2,0%	0,7%	0,0%	0,0%	3,4%
Deficiente	N°	1	47	29	5	0	82
	%	0,7%	31,5%	19,5%	3,4%	0,0%	55,0%
Regular	N°	4	18	22	7	0	51
	%	2,7%	12,1%	14,8%	4,7%	0,0%	34,2%
Bueno	N°	0	2	4	5	0	11
	%	0,0%	1,3%	2,7%	3,4%	0,0%	7,4%
Muy bueno	N°	0	0	0	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	N°	6	70	56	17	0	149
	%	4,0%	47,0%	37,6%	11,4%	0,0%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.237 Sig. P = 0.002 < 0.01; Rho de Spearman = 0.258

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 15 se precisa que el 31.5% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en la dimensión programas educativos de la seguridad vial, a diferencia que el 19.5% de los participantes perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel regular en la dimensión programas educativos de la seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.237 con una significancia de 0.002 que es menor al 1% de significancia estándar ($P < 0.01$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.258 (positiva baja); demostrándose el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide muy significativamente en la dimensión programas educativos de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H7: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la formación y acreditación de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 16

Tabla de contingencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la dimensión formación y acreditación de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS	FORMACIÓN Y ACREDITACIÓN					Total
	Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	1	2	2	0	5
	%	0,7%	1,3%	1,3%	0,0%	3,4%
Deficiente	N°	7	43	26	6	82
	%	4,7%	28,9%	17,4%	4,0%	55,0%
Regular	N°	4	24	21	2	51
	%	2,7%	16,1%	14,1%	1,3%	34,2%
Bueno	N°	0	2	3	6	11
	%	0,0%	1,3%	2,0%	4,0%	7,4%
Muy bueno	N°	0	0	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	N°	12	71	52	14	149
	%	8,1%	47,7%	34,9%	9,4%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.172 Sig. P = 0.030 < 0.05; Rho de Spearman = 0.188

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 16 se precisa que el 28.9% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en la dimensión formación y acreditación de la seguridad vial, a diferencia que el 17.4% de los participantes perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel regular en la dimensión formación y acreditación de la seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.172 con una significancia de 0.030 que es menor al 5% de significancia estándar ($P < 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.188 (positiva baja); demostrándose el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la dimensión formación y acreditación de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H₈: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la infraestructura e ingeniería vial de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 17

Tabla de contingencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la dimensión infraestructura e ingeniería vial de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS		INFRAESTRUCTURA E INGENIERÍA VIAL					Total
		Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	2	0	3	0	0	5
	%	1,3%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	3,4%
Deficiente	N°	8	34	36	3	1	82
	%	5,4%	22,8%	24,2%	2,0%	0,7%	55,0%
Regular	N°	2	22	24	2	1	51
	%	1,3%	14,8%	16,1%	1,3%	0,7%	34,2%
Bueno	N°	1	2	4	3	1	11
	%	0,7%	1,3%	2,7%	2,0%	0,7%	7,4%
Muy bueno	N°	0	0	0	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	N°	13	58	67	8	3	149
	%	8,7%	38,9%	45,0%	5,4%	2,0%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.133 Sig. P = 0.099 > 0.05; Rho de Spearman = 0.145

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 17 se precisa que el 24.2% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel regular en la dimensión infraestructura e ingeniería vial de la seguridad vial, a diferencia que el 22.8% de los participantes perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel deficiente en la dimensión infraestructura e ingeniería vial de la seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.133 con una significancia de 0.099 que es mayor al 5% de significancia estándar ($P > 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman =

0.145 (positiva muy baja y despreciable); demostrándose el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no incide significativamente en la dimensión infraestructura e ingeniería vial de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H₉: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en el sistema de rescate y emergencia de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 18

Tabla de contingencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la dimensión sistema de rescate y emergencia de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS		SISTEMA DE RESCATE Y EMERGENCIA					Total
		Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	0	3	2	0	0	5
	%	0,0%	2,0%	1,3%	0,0%	0,0%	3,4%
Deficiente	N°	7	45	25	5	0	82
	%	4,7%	30,2%	16,8%	3,4%	0,0%	55,0%
Regular	N°	7	22	19	3	0	51
	%	4,7%	14,8%	12,8%	2,0%	0,0%	34,2%
Bueno	N°	1	5	2	3	0	11
	%	0,7%	3,4%	1,3%	2,0%	0,0%	7,4%
Muy bueno	N°	0	0	0	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	N°	15	75	48	11	0	149
	%	10,1%	50,3%	32,2%	7,4%	0,0%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.042 Sig. P = 0.586 > 0.05; Rho de Spearman = 0.046

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 18 se precisa que el 30.2% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en la dimensión sistema de rescate y emergencia de la seguridad vial, a diferencia que el 16.8% de los participantes perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel regular en la dimensión sistema de rescate y emergencia de la seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.042 con una significancia de 0.586 que es mayor al 5% de significancia estándar ($P > 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.046 (positiva muy baja y despreciable); demostrándose el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no incide significativamente en la dimensión sistema de rescate y emergencia de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H₁₀: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la participación social de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 19

Tabla de contingencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la dimensión participación social de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS	PARTICIPACIÓN SOCIAL					Total
	Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	1	3	1	0	5
	%	0,7%	2,0%	0,7%	0,0%	3,4%
Deficiente	N°	17	51	11	3	82
	%	11,4%	34,2%	7,4%	2,0%	55,0%
Regular	N°	5	31	13	2	51
	%	3,4%	20,8%	8,7%	1,3%	34,2%
Bueno	N°	4	1	2	4	11
	%	2,7%	0,7%	1,3%	2,7%	7,4%
Muy bueno	N°	0	0	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	N°	27	86	27	9	149
	%	18,1%	57,7%	18,1%	6,0%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.165 Sig. P = 0.048 < 0.05; Rho de Spearman = 0.178

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 19 se precisa que el 34.2% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en la dimensión participación social de la seguridad vial, a diferencia que el 20.8% de los participantes perciben un nivel regular en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel deficiente en la dimensión participación social de la seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.165 con una significancia de 0.048 que es menor al 5% de significancia estándar ($P < 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.178 (positiva muy baja); demostrándose el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la

dimensión participación social de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

H₁₁: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en los procesos de gestión local de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 20

Tabla de contingencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la dimensión procesos de gestión local de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS		PROCESOS DE GESTIÓN LOCAL					Total
		Muy deficiente	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	
Muy deficiente	N°	2	2	1	0	0	5
	%	1,3%	1,3%	0,7%	0,0%	0,0%	3,4%
Deficiente	N°	19	37	22	3	1	82
	%	12,8%	24,8%	14,8%	2,0%	0,7%	55,0%
Regular	N°	8	22	16	4	1	51
	%	5,4%	14,8%	10,7%	2,7%	0,7%	34,2%
Bueno	N°	1	5	0	3	2	11
	%	0,7%	3,4%	0,0%	2,0%	1,3%	7,4%
Muy bueno	N°	0	0	0	0	0	0
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	N°	30	66	39	10	4	149
	%	20,1%	44,3%	26,2%	6,7%	2,7%	100,0%

Tau-b de Kendall (τ) = 0.170 Sig. P = 0.024 < 0.05; Rho de Spearman = 0.189

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

Interpretación: En la tabla 20 se precisa que el 24.8% de la muestra participante perciben un nivel deficiente en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y nivel deficiente en la dimensión procesos de gestión local de la seguridad vial, a diferencia que el 20.8% de los participantes perciben un nivel regular en el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un nivel

deficiente en la dimensión procesos de gestión local de la seguridad vial. El valor Tau-b de Kendall es 0.170 con una significancia de 0.024 que es menor al 5% de significancia estándar ($P < 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.189 (positiva muy baja); demostrándose el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la dimensión procesos de gestión local de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.

Tabla 21

Resumen de las pruebas de hipótesis de las variables cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y seguridad vial y sus dimensiones de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017

RELACIÓN CAUSAL DE VARIABLES	TAU-B DE KENDALL	RHO DE SPEARMAN	PROBABILIDAD (P - VALOR)	DECISIÓN	SIGNIFICANCIA
Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y seguridad vial	0.187	0.202	0.023<0.05	Se rechaza la Ho	La relación causal es significativa
Relación causal de las dimensiones de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros con la variable seguridad vial					
Dimensión información y difusión - seguridad vial	0.155	0.171 (positiva muy baja y despreciable)	0.058>0.05	Se acepta la Ho	La relación causal no es significativa
Dimensión deliberación pública - seguridad vial	0.178	0.198 (positiva baja)	0.020<0.05	Se rechaza la Ho	La relación causal es significativa
Dimensión recursos humanos - seguridad vial	0.188	0.208 (positiva baja)	0.015<0.05	Se rechaza la Ho	La relación causal es significativa
Dimensión predisposición política - seguridad vial	0.178	0.197 (positiva baja)	0.016<0.05	Se rechaza la Ho	La relación causal es significativa
Dimensión diseño y ejecución - seguridad vial	0.184	0.199 (positiva baja)	0.022<0.05	Se rechaza la Ho	La relación causal es significativa
Relación causal de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros con las dimensiones de la variable seguridad vial					
Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros – dimen. programas educativos	0.237	0.258 (positiva baja)	0.002<0.01	Se rechaza la Ho	La relación causal es altamente significativa
Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros – dimen. formación y acreditación	0.172	0.188 (positiva baja)	0.030<0.05	Se rechaza la Ho	La relación causal es significativa
Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros – dimensión infraestructura e ingeniería vial	0.133	0.145 (positiva muy baja y despreciable)	0.099>0.05	Se acepta la Ho	La relación causal no es significativa
Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros – dimensión sistema de rescate y emergencia	0.042	0.046 (positiva muy baja y despreciable)	0.586>0.05	Se acepta la Ho	La relación causal no es significativa
Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros – dimensión participación social	0.165	0.178 (positiva baja)	0.048<0.05	Se rechaza la Ho	La relación causal es significativa
Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros – dimensión procesos de gestión local	0.170	0.189 (positiva baja)	0.024<0.05	Se rechaza la Ho	La relación causal es significativa

Fuente: Tabla 9; Tabla 10; Tabla 11; Tabla 12; Tabla 13; Tabla 14; Tabla 15; Tabla 16; Tabla 17; Tabla 18; Tabla 19 y Tabla 20

3.3. Frecuencias de infracciones cometidas en la Provincia de Virú, 2017

Tabla 22

Infracciones de tránsito de mayor frecuencia cometidas en la Provincia de Virú, 2017

CÓDIGO INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
M 01	Muy Grave	100% UIT y Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una licencia	7	0.7
M 02	Muy Grave	50% UIT y suspensión de la licencia de conducir por 3 años	30	2.9
M 03	Muy Grave	50% IUT	130	12.4
M 08	Muy Grave	24% IUT	10	0.9
M 16	Muy Grave	50% UIT	42	4.0
M 17	Muy Grave	50% UIT	36	3.4
M 18	Muy Grave	12% UIT	12	1.1
M 21	Muy Grave	12% UIT	31	3.0
M 24	Muy Grave	50% UIT	18	1.7
M 27	Muy Grave	50% UIT	7	0.7
M 28	Muy Grave	50% UIT	98	9.4
G 1	Grave	8% UIT	21	2.0
G 13	Grave	20% UIT	44	4.2
G 14	Grave	8% UIT	6	0.6
G 17	Grave	8% UIT	12	1.1
G 18	Grave	8% UIT	28	2.7
G 20	Grave	8% UIT	12	1.1
G 25	Grave	20% UIT	34	3.2
G 28	Grave	8% UIT	26	2.5
G 40	Grave	8% UIT	21	2.0
G 56	Grave	8% UIT	38	3.6
G 58	Grave	8% UIT	107	10.2
G 59	Grave	8% UIT	145	13.8
L 1	Leve	4% UIT	123	11.7
L 7	Leve	4% UIT	9	0.9
TOTAL			1047	100

Fuente: Archivos de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú.

Interpretación:

De la Tabla 22, se puede evidenciar que los mayores porcentajes de frecuencia de las infracciones tránsito cometidas son: la infracción muy grave M 03; que se refiere cuando el infractor conduce un vehículo de servicio de transporte de personas sin haber obtenido la Licencia de Conducir o Permiso Provisional. La infracción muy grave M 28; que se refiere cuando el infractor conduce un vehículo sin contar con la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, (SOAT) o Certificado de Accidentes de Tránsito, cuando corresponda, o éstos no se encuentren vigentes. La infracción grave G 58; que se refiere cuando el infractor no presenta la Tarjeta de Identificación Vehicular, la Licencia de Conducir o el DNI. La infracción grave G 59; que se refiere cuando el infractor conduce un vehículo de la categoría L, sin tener el casco de seguridad o anteojos protectores. La infracción leve L 1; que se refiere cuando el infractor deja mal estacionado el vehículo en lugares permitidos.

IV. DISCUSIÓN

La doctrina española, al servicio de transporte público lo define como un servicio técnico que es brindado con regularidad y constantemente por intermedio de una institución de vía personal y material, pero que su encabezamiento le corresponde a la gestión pública dentro de un régimen normativo exclusivo, que lo determinará el parlamentario obedeciendo de la prestación que se considere (Garrido Falla, 1994). Se sabe que es una prestación técnica, porque el manejo administrativo no entrega actos administrativos, sino que realiza a beneficio del usuario servicios técnicos. En cambio, en el interno del constructo se considera a la palabra público que debe relacionarse con la responsabilidad de darlo a la ciudadanía, en mérito al Principio de Igualdad que está consignado en la norma.

La seguridad vial, en cambio es la que garantiza la tranquilidad de los peatones de la red vial, conductores, ciclistas y pasajeros, a través del mejoramiento de la construcción de las vías o a través de cruzadas de sensibilización y programas educativos de vialidad, para la introducción en el pensar de los usuarios de una educación de vialidad enmarcada en prevenir cualquier accidente de tránsito. Es una tarea que deberíamos tener una participación integral, es decir los actores directos en un accidente (conductores, peatones, etc.), y así mismo los gobernantes públicos, el sector educativo y de la salud, etc. (Guzmán, 2014, p. 2).

Analizando los resultados de la tabla 4, se observa que el nivel que predomina en la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros de la muestra encuestada, es el nivel deficiente con un 55%, seguido del nivel regular con un 34.2%. Estos resultados significan que poco se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas, la población no realiza asambleas colectivas para intercambiar opiniones y hacer crítica a los argumentos normativos, débil promoción de la gobernabilidad democrática local y porque existen vacíos legales en las normas de transporte público.

En contraste con la variable seguridad vial, el nivel que predomina ligeramente es el regular con un 47%, seguido del nivel deficiente con un 43%, estos valores indican que no han elaborado un plan de seguridad vial, inexistencia de terminales terrestres bien acondicionados y con talleres de mantenimiento, existencia de los paraderos informales haciendo una inadecuada ubicación de los lugares de embarque, deficiente señalización moderna en las vías y pasos peatonales, débil identificación de las pérdidas económicas y sociales ocasionados por los accidentes, no promueven y afianzan la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones y no implementan políticas de prevención de la conducción vehicular desatenta o en condiciones físicas deficientes. Los resultados obtenidos son respaldados por los investigadores Álvarez & Licera (2011). En su tesis: *Plan Comunicacional para Concientizar a los Peatones sobre la Seguridad Vial y la Prevención de Accidentes de Tránsito en la ciudad de Trujillo*. Mencionan que en el Perú, con la información de la Policía Nacional, en 24 horas fallecen 10 usuarios por trágicos accidentes de tránsito y los orígenes se deben a muchos aspectos entre ellos el no conocer las reglas esenciales del Reglamento de Seguridad Vial, el consumir alcohol, la fatiga de los choferes, la falta de responsabilidad de los usuarios, la inexistencia de un espacio apropiado para automotores, la pésimas condiciones de las vías y carreteras, que generan decesos y también discapacidades entre conductores y usuarios. Estos resultados son enmarcados en el enfoque de los problemas de inseguridad vial representada por Rumar (2000). En este enfoque las exigencias son muy altas de muchos problemas y son comunes a la mayoría de los países, y varían las exigencias de un país a otro, finalmente todos ellos hacen sus mejores esfuerzos por disminuirlos. Estableció un listado de 17 problemas prioritarios que se potencian e interfieren conjuntamente, y los describe sin orden de prioridad: Velocidad muy alta, mayormente en zonas con mayor población; consumismo de alcohol y estupefacientes con frecuencia; deficiente seguridad vial en zonas urbanas; inadecuada seguridad de los usuarios infantiles; deficiente seguridad de los usuarios vulnerables; con demasiada están expuestos al riesgo de colisión los conductores jóvenes; muchos lugares abiertos en el desplazamiento de automotores, en zonas urbanas; deficientes normas de tránsito, usuarios

ancianos con demasiada expuestos al riesgo de accidentabilidad y lesiones; trazos defectuosos de las vías y de las concepciones de los automotores con demasiada causas de lesiones que pueden ser ahorradas; deficiente uso de dispositivos de seguridad pasiva; deficientes servicios médicos de ayuda a las víctimas; deficiente visibilidad de las personas en el día y aún más deficiente en la noche; muy alto el riesgo de colisión por condiciones de visibilidad disminuida; muy alto riesgo de colisión en etapas invernales; la no proporcionada existencia de vehículos pesados en choques graves, presencia de intersecciones de mucho peligro.

Analizando los resultados de la tabla 5, se precisa que en 4 dimensiones de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros prevalece el nivel deficiente; y se describe en el orden que sigue: en la dimensión información y difusión con 58.4% en nivel deficiente, seguido con 18.1% en nivel regular; estos valores indican que no se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas y no se practican la responsabilidad social, respeto a la vida, la discreción, la convivencia y el respeto a las zonas restringidas, preferenciales, escolares y personas con discapacidad. Similarmente en la dimensión recursos humanos con 58.4% en nivel deficiente, seguido con 20.1% en nivel regular; no se valúan al potencial humano de todos aquellos que brinda prestación de servicios públicos y no continúan estudios académicos para el mejor desempeño. La dimensión predisposición política con 57.0% en nivel deficiente, seguido de nivel regular con 26.8%; estos datos significan que los estamentos municipales no están preparados para los procesos participativos, así como promover la gobernabilidad democrática local. La dimensión deliberación pública con un 51.7% en nivel deficiente, seguido de un 25.5% en nivel regular; estos valores indican que no existe interacción en base al dialogo y el debate entre funcionarios y ciudadanos para elaborar las ordenanzas de transporte público y la población no realiza asambleas colectivas para intercambiar opiniones y hacer crítica a los argumentos normativos. Finalmente, la dimensión diseño y ejecución con 42.9% en nivel regular, seguido de un 40.3% en nivel deficiente. Estos valores

indican que los regidores y los funcionarios poco actualizan la normatividad municipal y es poco efectiva la aplicación de las normas y lineamientos municipales. Estos resultados son respaldados por la investigación de Malca (2016) en su tesis titulada *“Infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes y los accidentes de tránsito en la Región La Libertad 2015”* que infiere que los niveles de la variable las acciones de incumplimiento e infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes, el de mayor predominación fue el nivel alto con un 83.3% (25 conductores). De los niveles de la variable accidentes de tránsito, el que predomina más es el nivel muy alto con 70% (18 conductores). De manera general afirma que existe una correlación positiva fuerte entre la variable incumplimiento e infracciones al Reglamento Nacional de Administración de Transportes – RNAT con los accidentes de tránsito. Estos resultados son enmarcados en la norma nacional, La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, en el Artículo 17° apartado 17.1 literal a) describe que las municipios provinciales, en sus respectivo territorio y en concordancia con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen responsabilidades en el sector de transporte y tránsito terrestre para elaborar la normativa y disposiciones que correspondan, así como ejecutar los actividades necesarias para la ejecución de los reglamentos nacionales en el ámbito de su respectivo territorio y en el literal i) establece: Realizar la recaudación y administración de los recursos generados por los pagos de multas por infracciones de tránsito.

Analizando los resultados de la tabla 6, se precisa que en 5 dimensiones de la variable seguridad vial, impera el nivel deficiente que los describimos: la dimensión participación social con 57.7% en nivel deficiente, seguido de un 18.1% tanto en el nivel muy deficiente como en el nivel regular; estos valores indican que no se incorporan a los municipios, la sociedad civil y la empresa privada en la implementación de políticas públicas de seguridad vial y no promueven y afianzan la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones. La dimensión sistema de rescate y emergencia con 50.3% en nivel deficiente, seguido de un 32.2% en nivel

regular, estos valores indican que no cuentan con un plan de emergencia de rescate de heridos y no se identifican plenamente las pérdidas económicas y sociales ocasionados por los accidentes. La dimensión programas educativos con 47.7% en nivel deficiente, seguido del nivel regular con un 37.6%, estos datos indican que hay una débil toma conciencia de la ciudadanía sobre sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón y no existe un plan de seguridad vial. En forma similar la dimensión formación y acreditación con 47.7% en nivel deficiente, seguido del nivel regular con un 34.9%, estos valores indican que no son capacitados y evaluados en teoría y práctica sobre tránsito público los postulantes a conductores y existen falsificadores de licencias de conducir por clase y categoría del vehículo. La dimensión procesos de gestión local con 44.3% en nivel deficiente, seguido del nivel regular con un 26.2%. Estos datos significan que existe una deficiente base de datos de los conductores y propietarios de los vehículos del servicio público de la provincia de Virú y no implementan políticas de prevención de la conducción vehicular desatenta o en condiciones físicas deficientes. En contraste con la dimensión infraestructura e ingeniería vial que impera el nivel regular con 44.3%, seguido de un 39.6% en nivel deficiente, estos valores evidencian que aún falta mejorar la infraestructura y equipamiento de la red vial y también falta eliminar los paraderos informales para hacer una adecuada ubicación de los lugares de embarque y mejorar con la señalización moderna en las vías y pasos peatonales. Los resultados obtenidos son fortalecidos por el estudio realizado por Borjas (2013), en su tesis: *“Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público”*, quien afirma que la estructura del transporte público de pasajeros son servicios que se brinda a la ciudadanía, por lo que permite que se desplazasen a diferentes sitios de la población y en las que se juntan los municipios y las instituciones reguladoras, así como las organizaciones empresariales de transporte privado. Éstas últimas son las dueñas de las formas de transportar que realizan el servicio antes mencionado.

En la contrastación de las hipótesis encontramos algunos casos que fueron rechazadas las hipótesis de investigación; que lo mencionaremos a

continuación y haremos las recomendaciones para superar la realidad problemática en el contexto que investigamos: se comprobó que la dimensión información y difusión del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en mérito al valor Tau-b de Kendall de 0.155 con una significancia de 0.058 que es mayor al 5% de significancia estándar ($P > 0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman = 0.171 (positiva muy baja y despreciable). Se comprobó que el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no incide significativamente en la dimensión infraestructura e ingeniería vial de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en mérito al valor Tau-b de Kendall de 0.133 con una significancia de 0.099 que es mayor al 5% de significancia estándar ($P > 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.145 (positiva muy baja y despreciable). Se comprobó que el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no incide significativamente en la dimensión sistema de rescate y emergencia de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en mérito al valor Tau-b de Kendall de 0.042 con una significancia de 0.586 que es mayor al 5% de significancia estándar ($P > 0.05$), el coeficiente Rho de Spearman = 0.046 (positiva muy baja y despreciable).

Finalmente se considera que esta tesis es un aporte muy importante que contribuirá como soporte teórico a otras investigaciones y está enmarcada en responder a los nuevos desafíos que están afrontando los Gobiernos Locales en su esfuerzo por mejorar la gestión pública en cuanto a normas del servicio de transporte público, realizar buenas prácticas de transparencias y conseguir que la población tenga mayor confianza en las entidades estatales, garantizando y promoviendo la participación activa y de colaboración de la ciudadanía, con la finalidad de lograr objetivos, metas y resultados en pro de mejorar la calidad de vida de la población, enmarcado en un camino que permita lograr el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros sea eficiente, transparente y responsable, para que la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú siga un proceso de mejoramiento.

V. CONCLUSIONES

- Se determinó que la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros es significativa en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.187 con una significancia de 0.023 ($P < 0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.202 (positiva baja), en consecuencia, se acepta la hipótesis de la investigación y se rechaza la hipótesis nula.
- El nivel que predomina en la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros es el deficiente con un 55%, seguido del nivel regular con un 34.2% en la Municipalidad Provincial de Virú del año 2017.
- El nivel que predomina en la variable seguridad vial es el regular con un 47%, seguido del nivel deficiente con un 43% en la Municipalidad Provincial de Virú del año 2017.
- En las cuatro dimensiones de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros prevalece el nivel deficiente en el orden descendente: información y difusión con 58.4%; recursos humanos con 58.4%; predisposición política con 57.0%; deliberación pública con un 51.7% y solo la dimensión diseño y ejecución con 42.9% en nivel regular.
- En cinco dimensiones de la variable seguridad vial impera el nivel deficiente que se describe: participación social con 57.7%; sistema de rescate y emergencia con 50.3%; programas educativos con 47.7%; formación y acreditación con 47.7% y procesos de gestión local con 44.3%. En contraste con la dimensión infraestructura e ingeniería vial que impera el nivel regular con 44.3%.
- Se determinó que la incidencia de la dimensión información y difusión del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.155

con una significancia de 0.058 ($P>0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.171 (positiva muy baja y despreciable), en consecuencia, se acepta la hipótesis nula y se rechaza la hipótesis de investigación.

- Se determinó que la incidencia de la dimensión deliberación pública del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.178 con una significancia de 0.020 ($P<0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.198 (positiva baja), en consecuencia, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.
- Se determinó que la incidencia de la dimensión recursos humanos del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.188 con una significancia de 0.015 ($P<0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.208 (positiva baja), en consecuencia, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.
- Se determinó que la incidencia de la dimensión predisposición política del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.178 con una significancia de 0.016 ($P<0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.197 (positiva baja), en consecuencia, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.
- Se determinó que la incidencia de la dimensión diseño y ejecución del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.184 con una significancia de 0.022 ($P<0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.199

(positiva baja), en consecuencia, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

- Se determinó que la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros es altamente significativa en los programas educativos de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.237 con una significancia de 0.002 ($P < 0.01$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.258 (positiva baja), en consecuencia, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.
- Se determinó que la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros es significativa en la formación y acreditación de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.172 con una significancia de 0.030 ($P < 0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.188 (positiva baja), en consecuencia, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.
- Se determinó que la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no es significativa en la infraestructura e ingeniería vial de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.133 con una significancia de 0.099 ($P > 0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.145 (positiva muy baja y despreciable), en consecuencia, se acepta la hipótesis nula y se rechaza la hipótesis de investigación.
- Se determinó que la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no es significativa en el sistema de rescate y emergencia de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.046 con una significancia de 0.586 ($P > 0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.145 (positiva muy baja y despreciable), en consecuencia, se acepta la hipótesis nula y se rechaza la hipótesis de investigación.

- Se determinó que la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros es significativa en la participación social de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.165 con una significancia de 0.048 ($P < 0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.178 (positiva baja), en consecuencia, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

- Se determinó que la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros es significativa en los procesos de gestión local de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017, en virtud al valor de Tau-b de Kendall de 0.170 con una significancia de 0.024 ($P < 0.05$) y el coeficiente Rho de Spearman de 0.189 (positiva baja), en consecuencia, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

- Los mayores porcentajes de frecuencia de las infracciones de tránsito cometidas son: la infracción muy grave M 03; es cuando el infractor conduce un vehículo de servicio de transporte de personas sin haber obtenido la licencia de conducir o permiso provisional. La infracción muy grave M 28; es cuando el infractor conduce un vehículo sin contar con la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, (SOAT) o Certificado de Accidentes de Tránsito, cuando corresponda, o éstos no se encuentren vigentes. La infracción grave G 58; es cuando el infractor no presenta la Tarjeta de Identificación Vehicular, la Licencia de Conducir o el DNI. La infracción grave G 59; es cuando el infractor conduce un vehículo de la categoría L, sin tener el casco de seguridad o anteojos protectores. La infracción leve L 1; es cuando el infractor deja mal estacionado el vehículo en lugares permitidos.

VI. RECOMENDACIONES

Examinados los resultados de la presente investigación, planteamos a los responsables hacer cumplir las normas del servicio de transporte público de pasajeros y de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú, las siguientes recomendaciones:

- A la Municipalidad Provincial de Virú a través de la Subgerencia de Transportes se implemente el Plan de Seguridad Vial y lo difundan para fortalecer la actitud de prevención de accidentes de tránsito.
- A la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones en coordinación con la Gerencia de Educación de La Libertad y la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú; promover talleres y programas de capacitación y sensibilización en cuanto a cultura vial, sistema de rescate y emergencia, participación social, formación y acreditación y valores viales para fortalecer las de capacidades en los conductores, peatones y funcionarios.
- Al Jefe de la Comisaría Provincial de Virú, trabajar en forma mancomunada entre los transportistas y peatones para mejorar la aplicación del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por D.S. N°017-2009-MTC, y sus modificaciones D.S. N° 023-2009-MTC, D.S. N°006-2010-MTC; y el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y su modificación Decreto Supremo N° 029-2009-MTC.
- La Municipalidad Provincial de Virú y la UGEL de Virú, deben promover una cultura de seguridad vial en toda la provincia en cuanto a hábitos y actitudes preventivas entre usuarios, operadores, trabajadores, y autoridades municipales, para fortalecer el respeto por las normas y reglamentos de tránsito.
- La Municipalidad Provincial de Virú; el Gobierno Regional La Libertad y la participación de todos los actores (Universidades, empresas de transportes, ministerios de transportes, usuarios, operadores, colegios profesionales)

deben diseñar mejores Ordenanzas y fiscalizar su cumplimiento sobre el servicio de transporte público y seguridad vial, con la finalidad de ir cerrando las brechas de esta problemática y lograr aumentar el nivel de la calidad de vida del ciudadano a través de un óptimo servicio de transporte.

- El gobierno regional y el gobierno local deben fortalecer las funciones de planeación y regulación de Transporte, elevando su nivel técnico mediante la capacitación, incorporación de tecnología y sistemas de información, así como procurando una mayor vinculación de la planeación con la elaboración de presupuestos y ejecución de obras viales.
- Los legisladores del Congreso de la República deben diseñar el Código del Transporte y Tránsito de acuerdo a las exigencias y coberturando los vacíos legales existentes en la normativa referente al tema tratado.
- A los docentes y estudiantes del derecho, que el presente estudio de investigación científica lo tomen como base para realizar futuras investigaciones de corte experimental tomando como temas relevantes: programas educativos en seguridad vial, formación y acreditación de postulantes a conductores, infraestructura e ingeniería vial, sistema de rescate y emergencia, participación social y procesos de gestión local de la seguridad vial.

VII. REFERENCIAS

- Alutrado (2007, p. 7.) citado por Montoya, T. y Quispe, Z. (2017) en su tesis: *Gestión de la seguridad vial y su influencia en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017.*
- Álvarez, Y. & Licera, J. (2011). En su tesis: *Plan Comunicacional para Concientizar a los Peatones sobre la Seguridad Vial y la Prevención de Accidentes de Tránsito en la ciudad de Trujillo.* Tesis para optar el Título de Licenciado en Ciencias de la Comunicación. Universidad César Vallejo, Trujillo.
- Anacona Gómez, I. (2014) *Propuesta educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena, Universidad del Valle,* instituto de educación y pedagogía, Santiago de Cali, Colombia.
- Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito (AVIACTRAN, 2014). *Usuarios manejaron de forma segura con speed control.* Recuperado de <http://www.telefonica.com.pe/saladeprensa/noticias/2017/20042017.shtml>
- Artica, R. (2015) *Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013,* Pontificia Universidad Católica del Perú Escuela de Posgrado, Lima-Perú.
- Borjas, G. (2013) *Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público,* Facultad de Ciencias e Ingeniería, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Camarena, M. & Vengas, A. (2007). En su estudio: *Factores que causan los accidentes de tránsito.* Universidad de Guadalajara, México.

- Castro, A. (2005) *Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial, Red de Municipios y Comunidades Saludables* - Perú Ministerio de Salud Organización Panamericana de la Salud Organización Mundial de la Salud.
- CEPAL (2016). *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe*. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/40972-anuario-estadistico-america-latina-caribe-2016-statistical-yearbook-latin>.
- CEPAL (2009). *La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe: situación actual y desafíos*. Recuperado de <http://www.cepal.org/es/publicaciones/6296-la-seguridad-vial-la-region-america-latina-caribe-situacion-actual-desafios>.
- Chú, M. (2014), en su tesis titulada, *Características de los accidentes de tránsito terrestres y sus consecuencias médicas físicas inmediatas en las personas involucradas que son atendidas en el hospital de emergencias José Casimiro Ulloa* - Ministerio de Salud, de enero a diciembre del 2010, en la UNMSM.
- Congreso del Perú (2004). Artículo 17°. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, DO: [Diario Oficial El Peruano].
- Congreso del Perú (2009). Reglamento Nacional de Administración de Transporte mediante D.S. N°017-2009-MTC, y sus modificatorias D.S. N° 023-2009-MTC, D.S. N°006-2010-MTC. DO: [Diario Oficial El Peruano].
- Congreso del Perú (2009). Reglamento Nacional de Transito aprobado por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y su modificatoria Decreto Supremo N° 029-2009-MTC. DO: [Diario Oficial El Peruano].
- Consejo Nacional de Seguridad Vial del Perú (2015). *Estadísticas del período 2010-2013 de los accidentes de tránsito*. Recuperado de <http://diariocorreio.pe/ciudad/el-48-9-de-accidentes-de-transito-a-nivel-nacional-se-concentran-en-lima-543216/>

- Consejo Municipal de Virú (2011). *Ordenanza Municipal N° 027-2011-MPV*. Reglamenta la prestación del servicio público de transporte regular terrestre de personas en la Provincia de Virú. DO: [Diario Oficial El Peruano].
- Constitución Política del Perú (1993), el artículo 194°. Modificado por la Ley N° 30305.
- Dirección General del Tráfico (2015). *Cuestiones de seguridad vial, conducción eficiente, Medio Ambiente y Contaminación, Madrid – España, Edición 2015*. Recuperado de: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/XVIII-Curso-de-Profesores/Seguridad-Vial.pdf>.
- Fernández (2014). En su investigación *Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible, desarrollado en Madrid y Sevilla – España*.
- Ferrer, A., et al. (2013). *Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial*, Fondo Mundial para la Seguridad Vial.
- Fraga, G. (1985, pp. 243 y 244). *Principios Fundamentales que rigen el Servicio Público*.
- Gutiérrez (2013). En su trabajo de investigación titulado “*Transporte público de calidad y la movilidad urbana*”. Lima.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2010). *Metodología de la Investigación* (5° Ed.). México, D.F., México: McGraw Hill Interamericana.
- Informe Seguridad Ciudadana de la Región La Libertad (2017). *El número de accidentes ocurridos en el año 2016, en el Departamento de La Libertad*.
- Landeau, R. (2007). *Elaboración de trabajos de investigación* (1ª Ed.). Editorial Alfa Venezuela.
- Laubadère, A. (1967, p.538) *Traite Élémentaire de Droit Administratif*, 4ª Edición.
- Vedel, G. (1976, p. 810.) *Droit Administratif*, Paris.

- Malca (2016) en su tesis titulada *“Infracciones normativas al Reglamento Nacional de Administración de Transportes y los accidentes de tránsito en la Región La Libertad 2015”*. Universidad César Vallejo de Trujillo.
- Mendoza Alegre, M. (s.f.). Doctrina Francesa, Doctrina Colombiana, Doctrina Francesa.
- Municipalidad Provincial de Virú (2014). *Plan de Desarrollo Concertado “Virú un Hogar para la Vida” 2014-2021*.
- Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE, 1997), citado por Tabasco, C. (2007) en su informe: teorías y modelos de la seguridad y la inseguridad vial. Recuperado de: file:///H:/TESINA%20%20UCV%20-%201/tabasso_124.pdf
- Pico, M., et al. (2011) *Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública*, Hacia promoción de la Salud vol.16 no.2 Manizales July/Dec.
- Piñero, M. & Rivera, M. (2102). *Investigación Cualitativa: Orientaciones Procedimentales*. UPEL-IBD. Primera Edición.
- Plan de Desarrollo Rural Urbano de Virú (2014). *Proyecto Especial Chavimochic, la Red Vial Provincial, al interior de los Valles de Virú y Chao*.
- Policía Nacional del Perú (2015). *Estadísticas del período 2011-2015 de los accidentes de tránsito en la Región La Libertad*.
- Quispe, R. (2016). En su tesis: *Programa de gestión de seguridad vial para fortalecer la actitud de prevención de accidentes de tránsito en la Provincia de Ascope – 2015*. Universidad César Vallejo. Perú.
- Revilla, P. (2012), *aspectos institucionales de la Seguridad vial, tránsito y transporte en el Perú*; el presente trabajo de análisis jurídico-institucional ha sido elaborado a solicitud de la Organización Panamericana de la Salud.

- Redman, A. (1962). *Lógica de la investigación científica*, Tecnos, Madrid, Primera Edición de Universidad de Tubinga, Alemania.
- Rumar, K. (2000). *Visiones, objetivos y estrategias de seguridad del transporte: más allá de 2000* - Consejo Europeo de Seguridad del Transporte – Bruselas.
- Tormo, T. & Chisvert, M. (2011) *Temario General de la ESTT – OEP*, Grupo de Materias Generales.
- Torres, J. (2012) *Metodología de evaluación de la seguridad vial en intersecciones basada en el análisis cuantitativo de conflictos entre vehículos*, Universidad Politécnica de Madrid, España.
- Univisión (2009). *La problemática mundial de los accidentes de tránsito y las medidas para evitarlos*. Recuperado de <http://www.univision.com/noticias/consejos-autos/la-problematica-mundial-de-los-accidentes-de-transito-y-las-edidas-para-evitarlos>.
- Vásquez, J. (2014). En su tesis: *Aplicabilidad de políticas públicas en la gestión del control interno de la Municipalidad Distrital La Esperanza*. Universidad César Vallejo – Perú.
- Valderrama, M. (2015). En su tesis: *Propuesta del diseño organizacional para mejorar la gestión pública del instituto vial provincial de la Provincia de Gran Chimú*, Universidad Nacional de Trujillo Facultad de Ciencias Económicas, Trujillo–Perú.

ANEXOS

ANEXO 1: MATRIZ DE PUNTUACIONES DE LA VARIABLE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Muestra	INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN		DELIBERACIÓN PÚBLICA		RECURSOS HUMANOS		PREDISPOSICIÓN POLÍTICA		DISEÑO Y EJECUCIÓN		Total	Nivel
	Subtotal	Nivel	Subtotal	Nivel	Subtotal	Nivel	Subtotal	Nivel	Subtotal	Nivel		
1	16	Regular	6	Deficiente	13	Deficiente	9	Regular	15	Regular	59	Regular
2	10	Deficiente	8	Deficiente	16	Regular	10	Regular	14	Regular	58	Regular
3	13	Deficiente	2	Muy deficiente	2	Muy deficiente	4	Muy deficiente	15	Regular	36	Deficiente
4	26	Bueno	3	Muy deficiente	3	Muy deficiente	3	Muy deficiente	4	Muy deficiente	39	Deficiente
5	20	Regular	8	Deficiente	19	Regular	10	Regular	15	Regular	72	Regular
6	10	Deficiente	6	Deficiente	9	Deficiente	7	Deficiente	15	Regular	47	Deficiente
7	24	Bueno	12	Regular	21	Bueno	16	Bueno	20	Bueno	93	Bueno
8	16	Regular	8	Deficiente	12	Deficiente	7	Deficiente	19	Bueno	62	Regular
9	4	Muy deficiente	1	Muy deficiente	8	Deficiente	5	Deficiente	7	Deficiente	25	Muy deficiente
10	10	Deficiente	7	Deficiente	14	Deficiente	7	Deficiente	12	Regular	50	Deficiente
11	20	Regular	7	Deficiente	11	Deficiente	12	Regular	16	Regular	66	Regular
12	12	Deficiente	6	Deficiente	11	Deficiente	7	Deficiente	15	Regular	51	Deficiente
13	12	Deficiente	5	Deficiente	16	Regular	5	Deficiente	12	Regular	50	Deficiente
14	12	Deficiente	5	Deficiente	15	Regular	5	Deficiente	14	Regular	51	Deficiente
15	15	Regular	9	Regular	15	Regular	10	Regular	15	Regular	64	Regular
16	13	Deficiente	8	Deficiente	7	Muy deficiente	6	Deficiente	10	Deficiente	44	Deficiente
17	12	Deficiente	5	Deficiente	19	Regular	9	Regular	14	Regular	59	Regular
18	10	Deficiente	8	Deficiente	13	Deficiente	8	Deficiente	7	Deficiente	46	Deficiente
19	24	Bueno	15	Bueno	17	Regular	11	Regular	21	Bueno	88	Bueno
20	14	Deficiente	9	Regular	11	Deficiente	10	Regular	14	Regular	58	Regular
21	13	Deficiente	7	Deficiente	10	Deficiente	8	Deficiente	11	Regular	49	Deficiente
22	9	Deficiente	5	Deficiente	9	Deficiente	6	Deficiente	11	Regular	40	Deficiente
23	20	Regular	10	Regular	13	Deficiente	8	Deficiente	19	Bueno	70	Regular
24	13	Deficiente	9	Regular	17	Regular	7	Deficiente	10	Deficiente	56	Regular
25	0	Muy deficiente	0	Muy deficiente	6	Muy deficiente	5	Deficiente	12	Deficiente	23	Muy deficiente
26	13	Deficiente	11	Regular	10	Deficiente	8	Deficiente	13	Regular	55	Regular
27	6	Muy deficiente	2	Muy deficiente	6	Muy deficiente	5	Deficiente	10	Deficiente	29	Deficiente
28	14	Deficiente	10	Regular	9	Deficiente	2	Muy deficiente	12	Deficiente	47	Deficiente
29	13	Deficiente	11	Regular	16	Regular	8	Deficiente	13	Regular	61	Regular
30	10	Deficiente	7	Deficiente	12	Deficiente	12	Regular	14	Regular	55	Regular

31	25	Bueno	12	Regular	26	Bueno	16	Bueno	18	Regular	97	Bueno
32	21	Bueno	7	Deficiente	13	Deficiente	9	Regular	24	Muy bueno	74	Regular
33	14	Deficiente	4	Muy deficiente	12	Deficiente	9	Regular	15	Regular	54	Deficiente
34	16	Regular	11	Regular	20	Regular	11	Regular	22	Bueno	80	Regular
35	18	Regular	11	Regular	15	Regular	5	Deficiente	17	Regular	66	Regular
36	11	Deficiente	5	Deficiente	10	Deficiente	11	Regular	18	Regular	55	Regular
37	28	Muy bueno	15	Bueno	23	Bueno	10	Regular	20	Bueno	96	Bueno
38	12	Deficiente	6	Deficiente	6	Muy deficiente	9	Regular	13	Regular	46	Deficiente
39	9	Deficiente	9	Regular	10	Deficiente	7	Deficiente	9	Deficiente	44	Deficiente
40	17	Regular	8	Deficiente	16	Regular	10	Regular	13	Regular	64	Regular
41	11	Deficiente	3	Muy deficiente	7	Muy deficiente	3	Muy deficiente	9	Deficiente	33	Deficiente
42	11	Deficiente	8	Deficiente	14	Deficiente	7	Deficiente	12	Deficiente	52	Deficiente
43	12	Deficiente	8	Deficiente	12	Deficiente	8	Deficiente	12	Deficiente	52	Deficiente
44	12	Deficiente	8	Deficiente	9	Deficiente	9	Regular	12	Deficiente	50	Deficiente
45	2	Muy deficiente	2	Muy deficiente	7	Muy deficiente	5	Deficiente	9	Deficiente	25	Muy deficiente
46	9	Deficiente	8	Deficiente	11	Deficiente	11	Regular	14	Regular	53	Deficiente
47	15	Regular	10	Regular	14	Deficiente	5	Deficiente	15	Regular	59	Regular
48	9	Deficiente	7	Deficiente	15	Regular	8	Deficiente	12	Deficiente	51	Deficiente
49	11	Deficiente	3	Muy deficiente	3	Muy deficiente	3	Muy deficiente	11	Deficiente	31	Deficiente
50	24	Bueno	4	Muy deficiente	5	Muy deficiente	7	Deficiente	4	Muy deficiente	44	Deficiente
51	9	Deficiente	5	Deficiente	10	Deficiente	9	Regular	13	Regular	46	Deficiente
52	21	Bueno	9	Regular	19	Regular	14	Bueno	17	Regular	80	Regular
53	15	Regular	6	Deficiente	9	Deficiente	8	Deficiente	17	Regular	55	Regular
54	6	Muy deficiente	3	Muy deficiente	10	Deficiente	7	Deficiente	7	Deficiente	33	Deficiente
55	18	Regular	6	Deficiente	11	Deficiente	11	Regular	14	Regular	60	Regular
56	11	Deficiente	6	Deficiente	14	Deficiente	6	Deficiente	16	Regular	53	Deficiente
57	13	Deficiente	4	Muy deficiente	14	Deficiente	5	Deficiente	11	Deficiente	47	Deficiente
58	11	Deficiente	6	Deficiente	12	Deficiente	6	Deficiente	11	Deficiente	46	Deficiente
59	11	Deficiente	6	Deficiente	7	Muy deficiente	5	Deficiente	10	Deficiente	39	Deficiente
60	9	Deficiente	5	Deficiente	18	Regular	8	Deficiente	12	Deficiente	52	Deficiente
61	10	Deficiente	8	Deficiente	11	Deficiente	7	Deficiente	8	Deficiente	44	Deficiente
62	21	Bueno	13	Bueno	14	Deficiente	9	Regular	19	Bueno	76	Regular
63	15	Regular	6	Deficiente	10	Deficiente	7	Deficiente	11	Deficiente	49	Deficiente
64	10	Deficiente	5	Deficiente	8	Deficiente	7	Deficiente	9	Deficiente	39	Deficiente
65	19	Regular	10	Regular	12	Deficiente	8	Deficiente	18	Regular	67	Regular
66	11	Deficiente	7	Deficiente	13	Deficiente	6	Deficiente	7	Deficiente	44	Deficiente
67	12	Deficiente	9	Regular	11	Deficiente	7	Deficiente	13	Regular	52	Deficiente
68	5	Muy deficiente	2	Muy deficiente	6	Muy deficiente	4	Muy deficiente	8	Deficiente	25	Muy deficiente
69	11	Deficiente	8	Deficiente	8	Deficiente	4	Muy deficiente	10	Deficiente	41	Deficiente
70	12	Deficiente	9	Regular	14	Deficiente	6	Deficiente	10	Deficiente	51	Deficiente
71	23	Bueno	10	Regular	23	Bueno	14	Bueno	16	Regular	86	Bueno
72	20	Regular	6	Deficiente	12	Deficiente	8	Deficiente	22	Bueno	68	Regular

73	11	Deficiente	4	Muy deficiente	9	Deficiente	7	Deficiente	13	Regular	44	Deficiente
74	14	Deficiente	10	Regular	18	Regular	10	Regular	20	Bueno	72	Regular
75	9	Deficiente	5	Deficiente	11	Deficiente	9	Regular	15	Regular	49	Deficiente
76	26	Bueno	14	Bueno	21	Bueno	8	Deficiente	19	Bueno	88	Bueno
77	10	Deficiente	7	Deficiente	7	Muy deficiente	8	Deficiente	10	Deficiente	42	Deficiente
78	7	Muy deficiente	7	Deficiente	8	Deficiente	6	Deficiente	9	Deficiente	37	Deficiente
79	12	Deficiente	3	Muy deficiente	4	Muy deficiente	3	Muy deficiente	10	Deficiente	32	Deficiente
80	10	Deficiente	9	Regular	13	Deficiente	8	Deficiente	8	Deficiente	48	Deficiente
81	10	Deficiente	6	Deficiente	9	Deficiente	9	Regular	10	Deficiente	44	Deficiente
82	10	Deficiente	7	Deficiente	9	Deficiente	7	Deficiente	10	Deficiente	43	Deficiente
83	9	Deficiente	4	Muy deficiente	8	Deficiente	8	Deficiente	16	Regular	45	Deficiente
84	24	Bueno	15	Bueno	22	Bueno	8	Deficiente	17	Regular	86	Bueno
85	11	Deficiente	4	Muy deficiente	5	Muy deficiente	7	Deficiente	13	Regular	40	Deficiente
86	6	Muy deficiente	7	Deficiente	7	Muy deficiente	6	Deficiente	8	Deficiente	34	Deficiente
87	24	Bueno	12	Regular	24	Bueno	16	Bueno	19	Bueno	95	Bueno
88	18	Regular	6	Deficiente	12	Deficiente	8	Deficiente	24	Muy bueno	68	Regular
89	12	Deficiente	2	Muy deficiente	11	Deficiente	7	Deficiente	15	Regular	47	Deficiente
90	14	Deficiente	9	Regular	21	Bueno	12	Regular	20	Bueno	76	Regular
91	10	Deficiente	9	Regular	8	Deficiente	8	Deficiente	14	Regular	49	Deficiente
92	6	Muy deficiente	2	Muy deficiente	5	Muy deficiente	6	Deficiente	7	Deficiente	26	Muy deficiente
93	12	Deficiente	8	Deficiente	8	Deficiente	2	Muy deficiente	11	Deficiente	41	Deficiente
94	13	Deficiente	9	Regular	15	Regular	6	Deficiente	10	Deficiente	53	Deficiente
95	12	Deficiente	6	Deficiente	7	Muy deficiente	6	Deficiente	10	Deficiente	41	Deficiente
96	9	Deficiente	5	Deficiente	8	Deficiente	6	Deficiente	8	Deficiente	36	Deficiente
97	21	Bueno	7	Deficiente	11	Deficiente	6	Deficiente	17	Regular	62	Regular
98	11	Deficiente	8	Deficiente	14	Deficiente	5	Deficiente	8	Deficiente	46	Deficiente
99	12	Deficiente	6	Deficiente	8	Deficiente	5	Deficiente	9	Deficiente	40	Deficiente
100	10	Deficiente	4	Muy deficiente	9	Deficiente	5	Deficiente	8	Deficiente	36	Deficiente
101	15	Regular	9	Regular	10	Deficiente	7	Deficiente	16	Regular	57	Regular
102	11	Deficiente	6	Deficiente	14	Deficiente	5	Deficiente	9	Deficiente	45	Deficiente
103	10	Deficiente	6	Deficiente	9	Deficiente	4	Muy deficiente	9	Deficiente	38	Deficiente
104	10	Deficiente	5	Deficiente	16	Regular	7	Deficiente	12	Deficiente	50	Deficiente
105	7	Muy deficiente	5	Deficiente	15	Regular	6	Deficiente	5	Muy deficiente	38	Deficiente
106	22	Bueno	14	Bueno	14	Deficiente	10	Regular	18	Regular	78	Regular
107	18	Regular	6	Deficiente	11	Deficiente	12	Regular	14	Regular	61	Regular
108	10	Deficiente	5	Deficiente	10	Deficiente	5	Deficiente	15	Regular	45	Deficiente
109	11	Deficiente	4	Muy deficiente	13	Deficiente	3	Muy deficiente	8	Deficiente	39	Deficiente
110	10	Deficiente	4	Muy deficiente	13	Deficiente	3	Muy deficiente	12	Deficiente	42	Deficiente
111	11	Deficiente	8	Deficiente	10	Deficiente	5	Deficiente	17	Regular	51	Deficiente
112	24	Bueno	12	Regular	18	Regular	14	Bueno	20	Bueno	88	Bueno
113	18	Regular	10	Regular	12	Deficiente	5	Deficiente	18	Regular	63	Regular
114	5	Muy deficiente	2	Muy deficiente	12	Deficiente	3	Muy deficiente	9	Deficiente	31	Deficiente

115	18	Regular	4	Muy deficiente	15	Regular	10	Regular	17	Regular	64	Regular
116	12	Deficiente	10	Regular	18	Regular	11	Regular	16	Regular	67	Regular
117	16	Regular	4	Muy deficiente	4	Muy deficiente	4	Muy deficiente	17	Regular	45	Deficiente
118	23	Bueno	5	Deficiente	5	Muy deficiente	5	Deficiente	7	Deficiente	45	Deficiente
119	5	Muy deficiente	4	Muy deficiente	9	Deficiente	7	Deficiente	10	Deficiente	35	Deficiente
120	9	Deficiente	10	Regular	10	Deficiente	12	Regular	14	Regular	55	Regular
121	15	Regular	11	Regular	16	Regular	6	Deficiente	16	Regular	64	Regular
122	11	Deficiente	9	Regular	16	Regular	10	Regular	10	Deficiente	56	Regular
123	14	Deficiente	5	Deficiente	6	Muy deficiente	5	Deficiente	13	Regular	43	Deficiente
124	23	Bueno	5	Deficiente	7	Muy deficiente	8	Deficiente	5	Muy deficiente	48	Deficiente
125	11	Deficiente	7	Deficiente	13	Deficiente	11	Regular	14	Regular	56	Regular
126	22	Bueno	9	Regular	18	Regular	12	Regular	19	Bueno	80	Regular
127	15	Regular	8	Deficiente	11	Deficiente	10	Regular	19	Bueno	63	Regular
128	8	Deficiente	5	Deficiente	13	Deficiente	7	Deficiente	10	Deficiente	43	Deficiente
129	20	Regular	6	Deficiente	13	Deficiente	12	Regular	16	Regular	67	Regular
130	10	Deficiente	7	Deficiente	17	Regular	8	Deficiente	18	Regular	60	Regular
131	15	Regular	6	Deficiente	16	Regular	8	Deficiente	11	Deficiente	56	Regular
132	14	Deficiente	8	Deficiente	14	Deficiente	4	Muy deficiente	14	Regular	54	Deficiente
133	12	Deficiente	8	Deficiente	9	Deficiente	3	Muy deficiente	9	Deficiente	41	Deficiente
134	12	Deficiente	7	Deficiente	21	Bueno	6	Deficiente	13	Regular	59	Regular
135	12	Deficiente	9	Regular	13	Deficiente	9	Deficiente	10	Deficiente	53	Deficiente
136	23	Bueno	15	Bueno	14	Deficiente	10	Regular	20	Bueno	82	Bueno
137	18	Regular	8	Deficiente	13	Deficiente	9	Regular	13	Regular	61	Regular
138	10	Deficiente	5	Deficiente	10	Deficiente	9	Regular	12	Deficiente	46	Deficiente
139	21	Bueno	11	Regular	14	Deficiente	10	Regular	20	Bueno	76	Regular
140	11	Deficiente	6	Deficiente	14	Deficiente	8	Deficiente	9	Deficiente	48	Deficiente
141	14	Deficiente	8	Deficiente	13	Deficiente	8	Deficiente	15	Regular	58	Regular
142	5	Muy deficiente	2	Muy deficiente	8	Deficiente	6	Deficiente	10	Deficiente	31	Deficiente
143	13	Deficiente	10	Regular	11	Deficiente	4	Muy deficiente	12	Deficiente	50	Deficiente
144	14	Deficiente	11	Regular	15	Regular	8	Deficiente	12	Deficiente	60	Regular
145	23	Bueno	12	Regular	24	Bueno	14	Bueno	17	Regular	90	Bueno
146	20	Regular	8	Deficiente	15	Regular	6	Deficiente	24	Muy bueno	73	Regular
147	13	Deficiente	7	Deficiente	10	Deficiente	6	Deficiente	15	Regular	51	Deficiente
148	14	Deficiente	10	Regular	19	Regular	9	Regular	20	Bueno	72	Regular
149	9	Deficiente	7	Deficiente	13	Deficiente	7	Deficiente	18	Regular	54	Deficiente

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

ANEXO 2: MATRIZ DE PUNTUACIONES DE LA VARIABLE SEGURIDAD VIAL

Muestra	PROGRAMAS EDUCATIVOS		FORMACIÓN Y ACREDITACIÓN		INFRAESTRUCTURA E INGENIERÍA VIAL		SISTEMA DE RESCATE Y EMERGENCIA		PARTICIPACIÓN SOCIAL		PROCESOS DE GESTIÓN LOCAL		Total	Nivel
	Subtotal	Nivel	Subtotal	Nivel	Subtotal	Nivel	Subtotal	Nivel	Subtotal	Nivel	Subtotal	Nivel		
1	15	Regular	15	Regular	18	Deficiente	14	Regular	9	Deficiente	12	Deficiente	83	Regular
2	11	Deficiente	7	Deficiente	18	Deficiente	5	Muy deficiente	6	Deficiente	6	Muy deficiente	53	Deficiente
3	14	Regular	4	Muy deficiente	7	Muy deficiente	6	Muy deficiente	0	Muy deficiente	16	Regular	47	Deficiente
4	17	Regular	20	Buena	25	Regular	22	Buena	6	Deficiente	11	Deficiente	101	Regular
5	13	Regular	11	Regular	25	Regular	12	Deficiente	12	Regular	17	Regular	90	Regular
6	10	Deficiente	13	Regular	28	Regular	12	Deficiente	9	Deficiente	11	Deficiente	83	Regular
7	20	Buena	13	Regular	34	Regular	7	Deficiente	5	Muy deficiente	6	Muy deficiente	85	Regular
8	8	Deficiente	8	Deficiente	20	Deficiente	8	Deficiente	7	Deficiente	11	Deficiente	62	Deficiente
9	0	Muy deficiente	0	Muy deficiente	7	Muy deficiente	7	Deficiente	6	Deficiente	0	Muy deficiente	20	Muy deficiente
10	14	Regular	11	Regular	16	Deficiente	8	Deficiente	9	Deficiente	10	Deficiente	68	Deficiente
11	9	Deficiente	10	Deficiente	25	Regular	5	Muy deficiente	8	Deficiente	12	Deficiente	69	Deficiente
12	7	Deficiente	9	Deficiente	18	Deficiente	12	Deficiente	7	Deficiente	11	Deficiente	64	Deficiente
13	10	Deficiente	5	Muy deficiente	17	Deficiente	13	Regular	6	Deficiente	2	Muy deficiente	53	Deficiente
14	9	Deficiente	8	Deficiente	15	Deficiente	15	Regular	6	Deficiente	5	Muy deficiente	58	Deficiente
15	15	Regular	12	Regular	25	Deficiente	12	Deficiente	13	Regular	13	Regular	90	Regular
16	8	Deficiente	3	Muy deficiente	5	Muy deficiente	4	Muy deficiente	5	Muy deficiente	2	Muy deficiente	27	Muy deficiente
17	21	Buena	5	Muy deficiente	35	Regular	15	Regular	13	Regular	19	Buena	108	Regular
18	11	Deficiente	11	Regular	30	Regular	12	Deficiente	7	Deficiente	10	Deficiente	81	Regular
19	22	Buena	16	Buena	42	Buena	20	Buena	19	Buena	24	Muy buena	143	Buena
20	14	Regular	10	Deficiente	29	Regular	18	Regular	11	Regular	14	Regular	96	Regular
21	7	Deficiente	7	Deficiente	26	Regular	11	Deficiente	10	Deficiente	15	Regular	76	Deficiente
22	13	Regular	6	Deficiente	12	Muy deficiente	3	Muy deficiente	1	Muy deficiente	6	Muy deficiente	41	Deficiente
23	8	Deficiente	6	Deficiente	28	Regular	15	Regular	6	Deficiente	15	Regular	78	Deficiente
24	9	Deficiente	10	Deficiente	22	Deficiente	12	Deficiente	11	Regular	14	Regular	78	Deficiente
25	8	Deficiente	10	Deficiente	7	Muy deficiente	10	Deficiente	3	Muy deficiente	0	Muy deficiente	38	Muy deficiente
26	12	Deficiente	7	Deficiente	25	Regular	11	Deficiente	10	Deficiente	10	Deficiente	75	Deficiente
27	8	Deficiente	5	Muy deficiente	12	Muy deficiente	8	Deficiente	2	Muy deficiente	7	Deficiente	42	Deficiente
28	11	Deficiente	10	Deficiente	22	Deficiente	9	Deficiente	10	Deficiente	10	Deficiente	72	Deficiente
29	12	Deficiente	8	Deficiente	28	Regular	12	Deficiente	10	Deficiente	10	Deficiente	80	Regular
30	16	Regular	9	Deficiente	19	Deficiente	6	Muy deficiente	6	Deficiente	8	Deficiente	64	Deficiente
31	21	Buena	16	Buena	55	Muy buena	21	Buena	16	Buena	26	Muy buena	155	Muy buena
32	19	Buena	15	Regular	29	Regular	11	Deficiente	4	Muy deficiente	19	Buena	97	Regular
33	12	Deficiente	15	Regular	30	Regular	10	Deficiente	8	Deficiente	13	Regular	88	Regular
34	15	Regular	10	Deficiente	30	Regular	6	Muy deficiente	8	Deficiente	15	Regular	84	Regular
35	4	Muy deficiente	6	Deficiente	14	Deficiente	4	Muy deficiente	2	Muy deficiente	4	Muy deficiente	34	Muy deficiente

36	12	Deficiente	9	Deficiente	24	Deficiente	9	Deficiente	10	Deficiente	10	Deficiente	74	Deficiente
37	12	Deficiente	20	Buena	24	Deficiente	6	Muy deficiente	5	Muy deficiente	12	Deficiente	79	Regular
38	11	Deficiente	10	Deficiente	23	Deficiente	11	Deficiente	6	Deficiente	10	Deficiente	71	Deficiente
39	9	Deficiente	8	Deficiente	11	Muy deficiente	7	Deficiente	4	Muy deficiente	8	Deficiente	47	Deficiente
40	10	Deficiente	12	Regular	21	Deficiente	12	Deficiente	8	Deficiente	12	Deficiente	75	Deficiente
41	12	Deficiente	14	Regular	19	Deficiente	5	Muy deficiente	4	Muy deficiente	6	Muy deficiente	60	Deficiente
42	13	Regular	10	Deficiente	19	Deficiente	11	Deficiente	6	Deficiente	13	Regular	72	Deficiente
43	8	Deficiente	8	Deficiente	16	Deficiente	10	Deficiente	6	Deficiente	9	Deficiente	57	Deficiente
44	21	Buena	15	Regular	51	Muy buena	18	Regular	16	Buena	25	Muy buena	146	Buena
45	18	Regular	13	Regular	26	Regular	13	Regular	6	Deficiente	17	Regular	93	Regular
46	14	Regular	15	Regular	26	Regular	10	Deficiente	5	Muy deficiente	10	Deficiente	80	Regular
47	16	Regular	12	Regular	29	Regular	8	Deficiente	6	Deficiente	12	Deficiente	83	Regular
48	7	Deficiente	8	Deficiente	15	Deficiente	7	Deficiente	4	Muy deficiente	6	Muy deficiente	47	Deficiente
49	9	Deficiente	7	Deficiente	28	Regular	11	Deficiente	9	Regular	8	Deficiente	72	Deficiente
50	8	Deficiente	6	Deficiente	15	Deficiente	8	Deficiente	2	Muy deficiente	5	Muy deficiente	44	Deficiente
51	14	Regular	9	Deficiente	21	Deficiente	10	Deficiente	9	Deficiente	8	Deficiente	71	Deficiente
52	10	Deficiente	7	Deficiente	29	Regular	14	Regular	8	Deficiente	7	Deficiente	75	Deficiente
53	15	Regular	7	Deficiente	22	Deficiente	9	Deficiente	6	Deficiente	5	Muy deficiente	64	Deficiente
54	10	Deficiente	7	Deficiente	31	Regular	14	Regular	10	Deficiente	15	Regular	87	Regular
55	15	Regular	6	Deficiente	17	Deficiente	4	Muy deficiente	3	Muy deficiente	8	Deficiente	53	Deficiente
56	10	Deficiente	8	Deficiente	32	Regular	16	Regular	5	Muy deficiente	17	Regular	88	Regular
57	6	Muy deficiente	8	Deficiente	25	Regular	9	Deficiente	11	Regular	17	Regular	76	Deficiente
58	8	Deficiente	7	Deficiente	11	Muy deficiente	11	Deficiente	6	Deficiente	3	Muy deficiente	46	Deficiente
59	7	Deficiente	3	Muy deficiente	9	Muy deficiente	6	Muy deficiente	7	Deficiente	4	Muy deficiente	36	Muy deficiente
60	19	Buena	5	Muy deficiente	37	Buena	17	Regular	14	Regular	18	Regular	110	Regular
61	9	Deficiente	9	Deficiente	30	Regular	14	Regular	9	Deficiente	9	Deficiente	80	Regular
62	20	Buena	18	Buena	42	Buena	18	Regular	17	Buena	23	Buena	138	Buena
63	11	Deficiente	10	Deficiente	31	Regular	20	Buena	13	Regular	11	Deficiente	96	Regular
64	10	Deficiente	11	Regular	29	Regular	7	Deficiente	7	Deficiente	13	Regular	77	Deficiente
65	9	Deficiente	11	Regular	17	Deficiente	13	Regular	8	Deficiente	12	Deficiente	70	Deficiente
66	12	Deficiente	7	Deficiente	21	Deficiente	14	Regular	6	Deficiente	6	Muy deficiente	66	Deficiente
67	7	Deficiente	10	Deficiente	19	Deficiente	17	Regular	8	Deficiente	7	Deficiente	68	Deficiente
68	12	Deficiente	11	Regular	29	Regular	11	Deficiente	13	Regular	12	Deficiente	88	Regular
69	12	Deficiente	13	Regular	32	Regular	12	Deficiente	9	Deficiente	11	Deficiente	89	Regular
70	20	Buena	14	Regular	36	Regular	7	Deficiente	5	Muy deficiente	6	Muy deficiente	88	Regular
71	8	Deficiente	10	Deficiente	27	Regular	12	Deficiente	10	Deficiente	12	Deficiente	79	Regular
72	2	Muy deficiente	2	Muy deficiente	11	Muy deficiente	7	Deficiente	6	Deficiente	0	Muy deficiente	28	Muy deficiente
73	15	Regular	13	Regular	18	Deficiente	8	Deficiente	9	Deficiente	10	Deficiente	73	Deficiente
74	16	Regular	15	Regular	22	Deficiente	12	Deficiente	9	Deficiente	14	Regular	88	Regular
75	13	Regular	9	Deficiente	21	Deficiente	7	Deficiente	6	Deficiente	8	Deficiente	64	Deficiente
76	18	Regular	10	Deficiente	12	Muy deficiente	12	Deficiente	5	Muy deficiente	22	Buena	79	Regular
77	18	Regular	20	Buena	27	Regular	20	Buena	6	Deficiente	11	Deficiente	102	Regular

78	15	Regular	12	Regular	29	Regular	13	Regular	14	Regular	18	Regular	101	Regular
79	11	Deficiente	9	Deficiente	25	Regular	11	Deficiente	12	Regular	12	Deficiente	80	Regular
80	13	Regular	17	Buena	14	Deficiente	5	Muy deficiente	4	Muy deficiente	5	Muy deficiente	58	Deficiente
81	12	Deficiente	11	Regular	19	Deficiente	13	Regular	8	Deficiente	10	Deficiente	73	Deficiente
82	11	Deficiente	8	Deficiente	15	Deficiente	9	Deficiente	6	Deficiente	9	Deficiente	58	Deficiente
83	12	Deficiente	10	Deficiente	22	Deficiente	14	Regular	9	Deficiente	14	Regular	81	Regular
84	13	Regular	16	Buena	23	Deficiente	10	Deficiente	5	Muy deficiente	12	Deficiente	79	Regular
85	15	Regular	12	Regular	21	Deficiente	11	Deficiente	8	Deficiente	15	Regular	82	Regular
86	10	Deficiente	9	Deficiente	18	Deficiente	10	Deficiente	4	Muy deficiente	10	Deficiente	61	Deficiente
87	19	Buena	16	Buena	48	Buena	20	Buena	17	Buena	22	Buena	142	Buena
88	18	Regular	15	Regular	30	Regular	13	Regular	8	Deficiente	14	Regular	98	Regular
89	15	Regular	17	Buena	29	Regular	12	Deficiente	7	Deficiente	8	Deficiente	88	Regular
90	18	Regular	14	Regular	32	Regular	10	Deficiente	8	Deficiente	9	Deficiente	91	Regular
91	9	Deficiente	10	Deficiente	19	Deficiente	9	Deficiente	6	Deficiente	4	Muy deficiente	57	Deficiente
92	11	Deficiente	9	Deficiente	31	Regular	13	Regular	9	Deficiente	7	Deficiente	80	Regular
93	11	Deficiente	9	Deficiente	19	Deficiente	11	Deficiente	5	Muy deficiente	3	Muy deficiente	58	Deficiente
94	16	Regular	7	Deficiente	22	Deficiente	10	Deficiente	9	Deficiente	9	Deficiente	73	Deficiente
95	11	Deficiente	10	Deficiente	32	Regular	14	Regular	8	Deficiente	8	Deficiente	83	Regular
96	17	Regular	9	Deficiente	24	Deficiente	9	Deficiente	6	Deficiente	3	Muy deficiente	68	Deficiente
97	12	Deficiente	9	Deficiente	34	Regular	14	Regular	10	Deficiente	17	Regular	96	Regular
98	16	Regular	8	Deficiente	21	Regular	4	Muy deficiente	3	Muy deficiente	10	Deficiente	62	Deficiente
99	13	Regular	10	Deficiente	35	Regular	16	Regular	7	Deficiente	18	Regular	99	Regular
100	8	Deficiente	10	Deficiente	29	Regular	11	Deficiente	11	Regular	18	Regular	87	Regular
101	10	Deficiente	8	Deficiente	15	Deficiente	14	Regular	8	Deficiente	5	Muy deficiente	60	Deficiente
102	9	Deficiente	6	Deficiente	13	Deficiente	8	Deficiente	10	Deficiente	6	Muy deficiente	52	Deficiente
103	20	Buena	6	Deficiente	33	Regular	20	Buena	16	Buena	19	Buena	114	Regular
104	12	Deficiente	12	Regular	30	Regular	16	Regular	11	Regular	11	Deficiente	92	Regular
105	18	Regular	18	Buena	40	Buena	20	Buena	17	Buena	20	Buena	133	Buena
106	14	Regular	12	Regular	34	Regular	20	Buena	15	Regular	14	Regular	109	Regular
107	13	Regular	14	Regular	32	Regular	10	Deficiente	9	Deficiente	16	Regular	94	Regular
108	11	Deficiente	14	Regular	22	Deficiente	15	Regular	10	Deficiente	14	Regular	86	Regular
109	13	Regular	9	Deficiente	23	Deficiente	15	Regular	8	Deficiente	5	Muy deficiente	73	Deficiente
110	10	Deficiente	12	Regular	22	Deficiente	17	Regular	9	Deficiente	9	Deficiente	79	Regular
111	13	Regular	13	Regular	31	Regular	11	Deficiente	15	Regular	14	Regular	97	Regular
112	14	Regular	12	Regular	36	Regular	14	Regular	11	Regular	12	Deficiente	99	Regular
113	23	Buena	13	Regular	38	Buena	10	Deficiente	6	Deficiente	8	Deficiente	98	Regular
114	10	Deficiente	10	Deficiente	29	Regular	10	Deficiente	9	Deficiente	9	Deficiente	77	Deficiente
115	5	Muy deficiente	4	Muy deficiente	13	Deficiente	9	Deficiente	8	Deficiente	2	Muy deficiente	41	Deficiente
116	17	Regular	11	Regular	22	Deficiente	10	Deficiente	11	Regular	12	Deficiente	83	Regular
117	15	Regular	15	Regular	25	Regular	15	Regular	10	Deficiente	15	Regular	95	Regular
118	13	Regular	10	Deficiente	25	Regular	10	Deficiente	10	Deficiente	10	Deficiente	78	Deficiente
119	14	Regular	7	Deficiente	14	Deficiente	10	Deficiente	4	Muy deficiente	16	Regular	65	Deficiente

120	19	Buena	18	Buena	30	Regular	20	Buena	8	Deficiente	9	Deficiente	104	Regular
121	17	Regular	14	Regular	30	Regular	14	Regular	16	Buena	18	Regular	109	Regular
122	13	Regular	10	Deficiente	28	Regular	13	Regular	15	Regular	14	Regular	93	Regular
123	15	Regular	14	Regular	18	Deficiente	8	Deficiente	6	Deficiente	7	Deficiente	68	Deficiente
124	22	Buena	15	Regular	38	Buena	9	Deficiente	7	Deficiente	8	Deficiente	99	Regular
125	11	Deficiente	10	Deficiente	24	Deficiente	8	Deficiente	9	Deficiente	14	Regular	76	Deficiente
126	3	Muy deficiente	3	Muy deficiente	11	Muy deficiente	9	Deficiente	8	Deficiente	4	Muy deficiente	38	Muy deficiente
127	16	Regular	13	Regular	20	Deficiente	10	Deficiente	10	Deficiente	9	Deficiente	78	Deficiente
128	11	Deficiente	12	Regular	28	Regular	8	Deficiente	9	Deficiente	12	Deficiente	80	Regular
129	8	Deficiente	11	Regular	21	Deficiente	14	Regular	9	Deficiente	11	Deficiente	74	Deficiente
130	13	Regular	6	Deficiente	21	Deficiente	15	Regular	8	Deficiente	4	Muy deficiente	67	Deficiente
131	11	Deficiente	9	Deficiente	13	Deficiente	17	Regular	9	Deficiente	7	Deficiente	66	Deficiente
132	18	Regular	12	Regular	30	Regular	15	Regular	14	Regular	11	Deficiente	100	Regular
133	9	Deficiente	5	Muy deficiente	10	Muy deficiente	7	Deficiente	7	Deficiente	5	Muy deficiente	43	Deficiente
134	19	Buena	7	Deficiente	33	Regular	17	Regular	11	Regular	21	Buena	108	Regular
135	12	Deficiente	13	Regular	33	Regular	15	Regular	8	Deficiente	13	Regular	94	Regular
136	20	Buena	17	Buena	38	Buena	18	Regular	17	Buena	21	Buena	131	Buena
137	18	Regular	12	Regular	34	Regular	17	Regular	14	Regular	17	Regular	112	Regular
138	10	Deficiente	9	Deficiente	28	Regular	14	Regular	11	Regular	18	Regular	90	Regular
139	16	Regular	8	Deficiente	17	Deficiente	6	Muy deficiente	3	Muy deficiente	9	Deficiente	59	Deficiente
140	10	Deficiente	8	Deficiente	31	Regular	17	Regular	8	Deficiente	18	Regular	92	Regular
141	12	Deficiente	13	Regular	26	Regular	14	Regular	13	Regular	15	Regular	93	Regular
142	11	Deficiente	12	Regular	16	Deficiente	12	Deficiente	5	Muy deficiente	3	Muy deficiente	59	Deficiente
143	15	Regular	9	Deficiente	28	Regular	14	Regular	12	Regular	13	Regular	91	Regular
144	10	Deficiente	8	Deficiente	19	Deficiente	11	Deficiente	4	Muy deficiente	9	Deficiente	61	Deficiente
145	14	Regular	12	Regular	27	Regular	9	Deficiente	12	Regular	11	Deficiente	85	Regular
146	14	Regular	11	Regular	33	Regular	14	Regular	12	Regular	12	Deficiente	96	Regular
147	16	Regular	12	Regular	25	Regular	9	Deficiente	7	Deficiente	11	Deficiente	80	Regular
148	21	Buena	14	Regular	50	Muy buena	22	Buena	15	Regular	24	Muy buena	146	Buena
149	18	Regular	16	Buena	34	Regular	14	Regular	7	Deficiente	22	Buena	111	Regular

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

ANEXO 3: VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

INSTRUCCIÓN: A continuación, le hacemos llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información con el objetivo de identificar cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros de la Municipalidad Provincial de Virú. Por lo que le pedimos tenga a bien evaluar el instrumento, haciendo las correcciones pertinentes en la escala valorativa que alcanzamos, con los criterios de validación de contenido:

- a) REDACCIÓN.** Interpretación unívoca del enunciado de la pregunta para lograr con claridad y precisión el uso del vocabulario técnico.
- b) PERTINENCIA.** Es útil y adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.
- c) COHERENCIA O CONGRUENCIA.** Existe una organización lógica en base a la relación estrecha entre: la variable y la dimensión; la dimensión y el indicador; el indicador y el ítem; el ítem y la opción de respuesta con los objetivos a lograr.
- d) ADECUACIÓN.** Correspondencia entre el contenido de cada pregunta y el nivel de preparación o desempeño del entrevistado.
- e) COMPRENSIÓN.** Se alcanza un entendimiento global de las preguntas.

Leyenda: A = 1 = Bueno (se acepta el ítem) B = 0 = Deficiente (se rechaza el ítem)

ESTAREMOS MUY AGRADECIDOS DE USTED

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

TITULO DE LA TESIS: Incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017

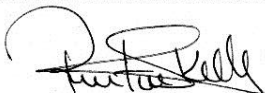
VARIABLE: Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público												
DIMENSIÓN 1: Información y difusión												
INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO										OBSERVACIONES
		REDACCIÓN		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACIÓN		COMPRESIÓN		
		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	
Transparencia en la aplicación de normas y reglas	¿En las acciones de sanción a los infractores son transparentes en la aplicación de las normas y reglas de tránsito?											
Disponibilidad de la información sobre normas y señales de transito	¿Existe disponibilidad en la información sobre normas y señales de tránsito?											
Promoción del cumplimiento de las normas en base a estándares	¿Se fomenta el cumplimiento de las normas en base a estándares del servicio del transporte público?											
Conocimiento sobre la fiscalización de transito	¿Conocen los operadores del transporte sobre fiscalización de tránsito que realiza la Municipalidad?											
	¿Conocen sobre la responsabilidad penal y civil que generan los accidentes de tránsito?											
Concientización sobre prevención de accidentes	¿Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas?											

	¿Adoptan los peatones y conductores las precauciones defensivas necesarias para proteger sus vidas?											
Difusión de valores viales	¿Practican la responsabilidad social, respeto a la vida, la discreción, la convivencia y el respeto a las zonas restringidas, preferenciales, escolares y personas con discapacidad?											
DIMENSIÓN 2: Deliberación pública												
Toma de decisiones de las autoridades municipales	¿Se aplica criterios para la mejora en la toma de decisiones de las autoridades sobre vialidad y transporte público?											
Articulación entre Estado, gobierno regional, gobierno local y la población	¿Existe la articulación entre el Estado, gobierno regional, gobierno local y la población sobre la normatividad de tránsito?											
Interacción entre funcionarios y ciudadanos	¿Existe interacción en base al diálogo y el debate entre funcionarios y ciudadanos para elaborar las ordenanzas de transporte público?											
Consideraciones colectivas en temas de interés común	¿La población realiza asambleas colectivas para intercambiar opiniones y hacer crítica a los argumentos normativos?											
Mejoramiento de la normatividad de acuerdo a la necesidad	¿Se mejora la normatividad de acuerdo a la necesidad y se aplica al sistema de tránsito?											
DIMENSIÓN 3: Recursos humanos												
Potencial humano	¿Evalúan al potencial humano de todos aquellos que brinda prestación de servicios públicos?											
Diseños innovados de cargos	¿Cuentan con personal capacitado al cargo a desempeñar?											
Nuevas tendencias de evaluación del desempeño	¿Verifican el desempeño laboral?											
Trabajo en equipo	¿Fomentan el trabajo en equipo?											
Avance tecnológico	¿Toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios?											
Programas de capacitación técnica y legal	¿Implementan programas de capacitación técnica y legal?											


Estudios de posgrado	¿Continúan estudios de posgrado para el mejor desempeño?											
Conocimiento de la normatividad de transporte y tránsito	¿Conocen las leyes de transporte, tránsito y Ordenanzas municipales?											
DIMENSIÓN 4: Predisposición política												
Decisiones y acciones de planificación, actuación y evaluación de la normatividad	¿Las autoridades intervienen activamente en las decisiones y acciones de planificación, actuación y evaluación de la normatividad del tránsito?											
Gobernabilidad democrática local	¿Promueven la gobernabilidad democrática local?											
Estructuras municipales en los procesos participativos	¿Los estamentos municipales están preparados para los procesos participativos.?											
Autoridades trabajan con las organizaciones de base	¿Existen oportunidades de coordinación para que las autoridades trabajen con las organizaciones de base?											
Compromiso y apoyo de quienes impulsan la política	¿El tema de transporte público es comprometido y apoyado por quienes impulsan la política?											
DIMENSIÓN 5: Diseño y ejecución												
Consolidación de la relación entre Estado y sociedad	¿En base a la consolidación de la relación entre Estado y sociedad se puede hacer mejores políticas de transporte?											
Elaboración en base a un proceso estructurado en la gestión municipal	¿La Municipalidad vela por el transporte público y su cumplimiento de su normativa?											
	¿Trabajan en base a un proceso estructurado en la gestión municipal?											
Celeridad en las decisiones futuras	¿Existe celeridad en las decisiones futuras de las autoridades municipales para mejorar el servicio del transporte?											
Elaboración de normatividad municipal	¿Los regidores y los funcionarios elaboran la normatividad municipal?											
	¿Existen vacíos legales en las normas de transporte público?											
Aplicación de las normas y lineamientos municipales	¿Es efectiva la aplicación de las normas y lineamientos municipales?											

Resumen de fichas de validación de contenido de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público

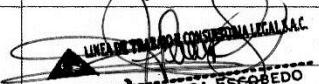
FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros		
Aplicado a la Muestra Participante	Usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú		
Nombres y Apellidos del Experto	ERLINDA Consuelo ROSAS TAPIA	DNI N°	18212986
Dirección Domiciliaria	CALLE SCHUBERTH 682-076. PIMA VERA	Teléfono Domiciliario	—
Título Profesional / Especialidad	ABOGADA	Teléfono Celular	995511061
Grado Académico	MAESTRA EN GESTIÓN PÚBLICA		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 01 de Nov. de 2018

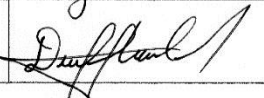
FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros		
Aplicado a la Muestra Participante	Usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú		
Nombres y Apellidos del Experto	Jameli Rosendo Vicente Delasquez	DNI N°	46475270
Dirección Domiciliaria	Hosores de Junin N° 1065. Monserate	Teléfono Domiciliario	944435523
Título Profesional / Especialidad	ABOGADA	Teléfono Celular	
Grado Académico	Magister en Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 01 de Noviembre del 2018

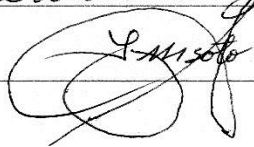
FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros		
Aplicado a la Muestra Participante	Usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú		
Nombres y Apellidos del Experto	Carlos Enrique Ulloa Escobedo	DNI N°	18097956
Dirección Domiciliaria	Av. America Oeste Mz F1, Lt. 8 Covicorte	Teléfono Domiciliario	530976
Título Profesional / Especialidad	Abogado	Teléfono Celular	965059695
Grado Académico	Maestro en Gestión Pública		
FIRMA	 CARLOS E. ULLOA ESCOBEDO Abogado Reg. CALL: N° 1395	Lugar y Fecha:	Trujillo, 01 Noviembre 2018

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros		
Aplicado a la Muestra Participante	Usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú		
Nombres y Apellidos del Experto	Ydalia Yesenia Velásquez Casana	DNI N°	42240425
Dirección Domiciliaria	Manuel Arévalo Mza 7-258 II Etapa	Teléfono Domiciliario	272819
Título Profesional / Especialidad	Abogada / Antropóloga	Teléfono Celular	961841968
Grado Académico	Magister en Ciencias Económicas		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 2 de Noviembre de 2018

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros		
Aplicado a la Muestra Participante	Usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú		
Nombres y Apellidos del Experto	Santa Inés Lezama Soto	DNI N°	32873044
Dirección Domiciliaria	Calle Sucre N° 250 - Virú	Teléfono Domiciliario	-
Título Profesional / Especialidad	Abogada	Teléfono Celular	968204575
Grado Académico	Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Virú, 2 de noviembre del 2018

Registro de las respuestas de los expertos validadores del instrumento

Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público

ITEMS	CRITERIOS	JUECES					Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P <0.05	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe
		01	02	03	04	05						
¿En las acciones de sanción a los infractores son transparentes en la aplicación de las normas y reglas de tránsito?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Existe disponibilidad en la información sobre normas y señales de tránsito?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se fomenta el cumplimiento de las normas en base a estándares del servicio del transporte público?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Conocen los operadores del transporte sobre fiscalización de tránsito que realiza la Municipalidad?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Conocen sobre la responsabilidad penal y civil que generan los accidentes de tránsito?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Adoptan los peatones y conductores las precauciones defensivas necesarias para proteger sus vidas?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	0	4	0.80	0.032	Válido	0.60	Válida
¿Practican la responsabilidad social, respeto a la	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

vida, la discreción, la convivencia y el respeto a las zonas restringidas, preferenciales, escolares y personas con discapacidad?	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se aplica criterios para la mejora en la toma de decisiones de las autoridades sobre vialidad y transporte público?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Existe la articulación entre el Estado, gobierno regional, gobierno local y la población sobre la normatividad de tránsito?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Existe interacción en base al dialogo y el debate entre funcionarios y ciudadanos para elaborar las ordenanzas de transporte público?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿La población realiza asambleas colectivas para intercambiar opiniones y hacer crítica a los argumentos normativos?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se mejora la normatividad de acuerdo a la necesidad y se aplica al sistema de tránsito?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Evalúan al potencial humano de todos aquellos que brinda prestación de servicios públicos?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Cuentan con personal capacitado al cargo a desempeñar?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Verifican el desempeño laboral?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Fomentan el trabajo en equipo?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Implementan programas de capacitación técnica y legal?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Continúan estudios de posgrado para el mejor desempeño?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Conocen las leyes de transporte, tránsito y Ordenanzas municipales?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Las autoridades intervienen activamente en las decisiones y acciones de planificación, actuación y evaluación de la normatividad del tránsito?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Promueven la gobernabilidad democrática local?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Los estamentos municipales están preparados para los procesos participativos.?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

¿Existen oportunidades de coordinación para que las autoridades trabajen con las organizaciones de base?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿El tema de transporte público es comprometido y apoyado por quienes impulsan la política?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿En base a la consolidación de la relación entre Estado y sociedad se puede hacer mejores políticas de transporte?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿La Municipalidad vela por el transporte público y su cumplimiento de su normativa?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Trabajan en base a un proceso estructurado en la gestión municipal?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Existe celeridad en las decisiones futuras de las autoridades municipales para mejorar el servicio del transporte?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Los regidores y los funcionarios elaboran la normatividad municipal?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Existen vacíos legales en las normas de transporte público?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

¿Es efectiva la aplicación de las normas y lineamientos municipales?	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

ANEXO 4: VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO SEGURIDAD VIAL

INSTRUCCIÓN: A continuación, le hacemos llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información con el objetivo de identificar la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú. Por lo que le pedimos tenga a bien evaluar el instrumento, haciendo las correcciones pertinentes en la escala valorativa que alcanzamos, con los criterios de validación de contenido:

- a) REDACCIÓN.** Interpretación unívoca del enunciado de la pregunta para lograr con claridad y precisión el uso del vocabulario técnico.
- b) PERTINENCIA.** Es útil y adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.
- c) COHERENCIA O CONGRUENCIA.** Existe una organización lógica en base a la relación estrecha entre: la variable y la dimensión; la dimensión y el indicador; el indicador y el ítem; el ítem y la opción de respuesta con los objetivos a lograr.
- d) ADECUACIÓN.** Correspondencia entre el contenido de cada pregunta y el nivel de preparación o desempeño del entrevistado.
- e) COMPRENSIÓN.** Se alcanza un entendimiento global de las preguntas.

Leyenda: A = 1 = Bueno (se acepta el ítem) B = 0 = Deficiente (se rechaza el ítem)

ESTAREMOS MUY AGRADECIDOS DE USTED

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE SEGURIDAD VIAL

TITULO DE LA TESIS: Incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017

VARIABLE: Seguridad vial													
DIMENSIÓN 1: Programas educativos													
INDICADORES	ÍTEMS	CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO										OBSERVACIONES	
		REDACCIÓN		PERTINENCIA		COHERENCIA		ADECUACIÓN		COMPRESIÓN			
		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B		
Normatividad de seguridad vial	¿Respetan las normas de seguridad vial con el uso correcto de las vías?												
Cultura de educación vial	¿Fomentan la cultura de la educación vial en los centros educativos?												
Seguridad vial como una responsabilidad compartida	¿Asumen la seguridad vial responsablemente tanto los usuarios del servicio y las instituciones fiscalizadoras?												
Comportamiento ciudadano	¿Toma conciencia la ciudadanía sobre sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón?												
Tasa de accidentes de tránsito	¿Facilita la educación vial la reducción de las tasas de accidentes de tránsito?												
Medios de comunicación	¿Ayudan los medios de comunicación con la difusión seria y responsable de la educación vial?												
Plan de Educación en Seguridad Vial	¿Han elaborado un plan de seguridad vial y es difundido a la población?												
DIMENSIÓN 2: Formación y acreditación													

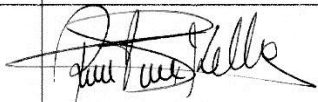
Cumplimiento de las condiciones técnicas, legales y de operación	¿Los propietarios cumplen conjuntamente con las condiciones técnicas, legales y de operación de sus vehículos?												
Licencia de conducir de clase y categoría del vehículo	¿Están entregando la Licencia de conducir de acuerdo a la clase y categoría del vehículo?												
Terminales terrestres y contar con talleres de mantenimiento	¿Existen terminales terrestres bien acondicionados y con talleres de mantenimiento?												
Especificaciones técnicas del Reglamento Nacional de Vehículos	¿Conocen las especificaciones técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos?												
Condición de conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio	¿Están diferenciados documentariamente el conductor, el propietario y el prestador del servicio?												
Postulantes a conductores	¿Son capacitados y evaluados en teoría y práctica sobre tránsito público los postulantes a conductores?												
DIMENSIÓN 3: Infraestructura e ingeniería vial													
Vías de circulación	¿Se deterioran con facilidad las vías de circulación?												
Proyectos viales	¿Planifican, diseñan e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la provincia?												
Riesgos de accidentes y lesiones en las carreteras	¿Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras?												
Red vial está dotada de infraestructura y equipamiento	¿Se encuentra bien dotada la infraestructura y equipamiento de la red vial?												
Paraderos informales y lugares de embarque	¿Se eliminan los paraderos informales haciendo una adecuada ubicación de los lugares de embarque?												
Servicio de transporte evita la contaminación.	¿Se evita la contaminación generando compatibilidad entre el servicio de transporte y el medio ambiente?												
Reordenación del sistema de transporte público	¿Se reordena y reestructura el sistema de transporte público?												
Sistema de tránsito responde a las necesidades de los usuarios	¿El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del servicio?												
	¿Cree que los accidentes ocurren mayormente por factores humanos?												

Siniestralidad vial por factores humanos, técnicos y de equipamiento.	¿Cree que los accidentes ocurren primordialmente por factores técnicos y de equipamiento?												
Señalización por las vías y pasos peatonales	¿Existen señalización moderna en las vías y pasos peatonales?												
	¿Respetan las zonas peatonales y ceden el paso al peatón al conducir?												
	¿Es fluido, seguro y ordenado el tránsito vehicular?												
Capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial urbana	¿Existe suficiente capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial urbana?												
	¿Respetan los límites de velocidad en las vías urbanas?												
DIMENSIÓN 4: Sistema de rescate y emergencia													
Asistencia de emergencia	¿Realizan la asistencia inmediata al lugar exacto de la emergencia?												
Plan de emergencia de rescate de heridos	¿Cuentan con un plan de emergencia de rescate de heridos?												
Identificación de las pérdidas económicas y sociales	¿Identifican plenamente las pérdidas económicas y sociales ocasionados por los accidentes?												
Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito - SOAT	¿Es suficiente el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito – SOAT?												
Procedimiento para la atención de emergencias de tránsito.	¿Es conocido y difundido el procedimiento para la atención de emergencias de tránsito?												
Manual de seguridad vial	¿Cuentan con el manual de seguridad vial?												
Ambulancias dedicadas a la atención de víctimas	¿Existen ambulancias modernas y operativas dedicadas a la atención de víctimas?												
DIMENSIÓN 5: Participación social													
Intervención activa de toda la comunidad.	¿Interviene activamente toda la comunidad favoreciendo el posicionamiento de la seguridad vial?												
Sensibilización a la ciudadanía en el respeto a la vida y la responsabilidad ciudadana.	¿Sensibilizan a la población en el respeto a la vida y la responsabilidad ciudadana?												


Implementación de políticas públicas de seguridad vial.	¿Se incorporan a los municipios, la sociedad civil y la empresa privada en la implementación de políticas públicas de seguridad vial?												
Participación en los planes de seguridad vial.	¿Fomentan la participación ciudadana en los planes de seguridad vial?												
Articulación vial en las actividades productivas, comerciales y de servicios del territorio.	¿Articulan la vialidad con la ciudadanía para fortalecer las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio?												
Inversiones privadas en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones.	¿Promueven y afianzan la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones?												
DIMENSIÓN 6: Procesos de gestión local													
Base datos de los conductores y propietarios del servicio público	¿Cuentan con una base datos de los conductores y propietarios de los vehículos del servicio público de la provincia?												
Formulación y ejecución de los planes y proyectos de tránsito	¿Formulan y ejecutan los planes y proyectos de tránsito más prioritarios por la municipalidad?												
Seguimiento, control y evaluación de los planes y proyectos de tránsito	¿Hacen seguimiento, control y evaluación de los planes y proyectos de tránsito por la Municipalidad?												
Medidas para la reducción en la exposición a los riesgos viales.	¿Implementan en la municipalidad las medidas para la reducción en la exposición a los riesgos viales?												
Bases del Sistema de Infraestructura Vial Local	¿Las bases técnicas y económicas son sostenibles del Sistema de Gestión de la Infraestructura Vial local?												
Sistema de tránsito regional y local	¿Articulan el sistema de tránsito regional con el local?												
Prevención de la conducción vehicular en condiciones físicas deficientes	¿Implementan políticas de prevención de la conducción vehicular desatenta o en condiciones físicas deficientes?												

Resumen de fichas de validación de contenido de la variable seguridad vial

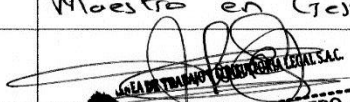
FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario de seguridad vial		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de avance de la seguridad vial		
Aplicado a la Muestra Participante	Usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú		
Nombres y Apellidos del Experto	ERLINDA CONSUELO ROSAS TAPIA	DNI N°	18212986
Dirección Domiciliaria	Calle Schubert 462 Urb. Primavera.	Teléfono Domiciliario	—
Título Profesional / Especialidad	ABOGADA	Teléfono Celular	995511061
Grado Académico	MAESTRA EN GESTIÓN PÚBLICA.		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Troyillo, 01 de Nov. de 2018

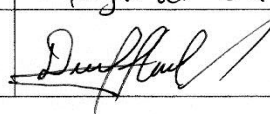
FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario de seguridad vial		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de avance de la seguridad vial		
Aplicado a la Muestra Participante	Usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú		
Nombres y Apellidos del Experto	Gamelí Romina Utrabo Velázquez	DNI N°	46475270
Dirección Domiciliaria	Húsores de Jónin N° 1065 - Morcedo	Teléfono Domiciliario	
Título Profesional / Especialidad	ABOGADA	Teléfono Celular	944435523
Grado Académico	Magister en Gestión Pública		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Troyillo, 01 de Noviembre del 2018

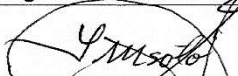
FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario de seguridad vial		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de avance de la seguridad vial		
Aplicado a la Muestra Participante	Usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú		
Nombres y Apellidos del Experto	Carlos Enrique Ulloa Escobedo	DNI N°	18097956
Dirección Domiciliaria	Av. America Oeste Mz.F1-Lt8.Covicon	Teléfono Domiciliario	530976
Título Profesional / Especialidad	Abogado	Teléfono Celular	965058695
Grado Académico	Maestra en Gestión Pública		
FIRMA	 CARLOS E. ULLOA ESCOBEDO Reg. C.O.L. N° 1395	Lugar y Fecha:	Trujillo, 01 de Noviembre 2018

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario de seguridad vial		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de avance de la seguridad vial		
Aplicado a la Muestra Participante	Usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú		
Nombres y Apellidos del Experto	Ydalia Yesenia Velásquez Casana	DNI N°	42240425
Dirección Domiciliaria	Mamuel Arevalo Mz.7-258 II Etapa	Teléfono Domiciliario	272819
Título Profesional / Especialidad	Abogada / Antropóloga	Teléfono Celular	961841968
Grado Académico	Magister en Ciencias Económicas		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 2 de Noviembre de 2018

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO:

Nombre del Instrumento	Cuestionario de seguridad vial		
Objetivo del Instrumento	Medir el nivel de avance de la seguridad vial		
Aplicado a la Muestra Participante	Usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú		
Nombres y Apellidos del Experto	Santa Inés Lezama Soto	DNI N°	32873044
Dirección Domiciliaria	Calle Sucre N° 250 - Virú	Teléfono Domiciliario	—
Título Profesional / Especialidad	Abogada	Teléfono Celular	968204575
Grado Académico	Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Virú, 2 de noviembre de 2018

Registro de las respuestas de los expertos validadores del instrumento

Seguridad vial

ITEMS	CRITERIOS	JUECES					Acuerdos	Aiken (V)	Sig. P <0.05	Decisión Aiken	Lawshe (CVR)	Decisión Lawshe
		01	02	03	04	05						
¿Respetan las normas de seguridad vial con el uso correcto de las vías?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Fomentan la cultura de la educación vial en los centros educativos?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Asumen la seguridad vial responsablemente tanto los usuarios del servicio y las instituciones fiscalizadoras?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Toma conciencia la ciudadanía sobre sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Facilita la educación vial la reducción de las tasas de accidentes de tránsito?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Ayudan los medios de comunicación con la difusión seria y responsable de la educación vial?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Han elaborado un plan de seguridad vial y es difundido a la población?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	0	4	0.80	0.032	Válido	0.60	Válida
¿Los propietarios cumplen conjuntamente con las	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

condiciones técnicas, legales y de operación de sus vehículos?	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Están entregando la Licencia de conducir de acuerdo a la clase y categoría del vehículo?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Existen terminales terrestres bien acondicionados y con talleres de mantenimiento?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Conocen las especificaciones técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Están diferenciados documentariamente el conductor, el propietario y el prestador del servicio?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Son capacitados y evaluados en teoría y práctica sobre tránsito público los postulantes a conductores?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se deterioran con facilidad las vías de circulación?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Planifican, diseñan e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la provincia?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se encuentra bien dotada la infraestructura y equipamiento de la red vial?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se eliminan los paraderos informales haciendo una adecuada ubicación de los lugares de embarque?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se evita la contaminación generando compatibilidad entre el servicio de transporte y el medio ambiente?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se reordena y reestructura el sistema de transporte público?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del servicio?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Cree que los accidentes ocurren mayormente por factores humanos?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Cree que los accidentes ocurren primordialmente por factores técnicos y de equipamiento?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Existen señalización moderna en las vías y pasos peatonales?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

¿Respetan las zonas peatonales y ceden el paso al peatón al conducir?	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Es fluido, seguro y ordenado el tránsito vehicular?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Existe suficiente capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial urbana?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Respetan los límites de velocidad en las vías urbanas?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Realizan la asistencia inmediata al lugar exacto de la emergencia?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Cuentan con un plan de emergencia de rescate de heridos?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Identifican plenamente las pérdidas económicas y sociales ocasionados por los accidentes?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Es suficiente el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito – SOAT?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Es conocido y difundido el procedimiento para la	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

atención de emergencias de tránsito?	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Cuentan con el manual de seguridad vial?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Existen ambulancias modernas y operativas dedicadas a la atención de víctimas?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Interviene activamente toda la comunidad favoreciendo el posicionamiento de la seguridad vial?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Sensibilizan a la población en el respeto a la vida y la responsabilidad ciudadana?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Se incorporan a los municipios, la sociedad civil y la empresa privada en la implementación de políticas públicas de seguridad vial?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Fomentan la participación ciudadana en los planes de seguridad vial?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Articulan la vialidad con la ciudadanía para fortalecer las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Promueven y afianzan la inversión privada en servicios e infraestructura de	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

transportes y telecomunicaciones?	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Cuentan con una base datos de los conductores y propietarios de los vehículos del servicio público de la provincia?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Formulan y ejecutan los planes y proyectos de tránsito más prioritarios por la municipalidad?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Hacen seguimiento, control y evaluación de los planes y proyectos de tránsito por la Municipalidad?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Implementan en la municipalidad las medidas para la reducción en la exposición a los riesgos viales?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Las bases técnicas y económicas son sostenibles del Sistema de Gestión de la Infraestructura Vial local?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Articulan el sistema de tránsito regional con el local?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
¿Implementan políticas de prevención de la conducción vehicular desatenta o en condiciones físicas deficientes?	Redacción	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Pertinencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Coherencia	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Adecuación	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta
	Comprensión	1	1	1	1	1	5	1.00	0.032	Válido	1.00	Validez perfecta

ANEXO 5: VALIDEZ DE CONSTRUCTO DE LOS ÍTEMS Y DIMENSIONES DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

ITEM	DIMENSIONES	COMUNALIDADES > 0.4
	INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN	
1	¿En las acciones de sanción a los infractores son transparentes en la aplicación de las normas y reglas de tránsito?	0.703
2	¿Existe disponibilidad en la información sobre normas y señales de tránsito?	0.782
3	¿Se fomenta el cumplimiento de las normas en base a estándares del servicio del transporte público?	0.552
4	¿Conocen los operadores del transporte sobre fiscalización de tránsito que realiza la Municipalidad?	0.863
5	¿Conocen sobre la responsabilidad penal y civil que generan los accidentes de tránsito?	0.490
6	¿Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas?	0.768
7	¿Adoptan los peatones y conductores las precauciones defensivas necesarias para proteger sus vidas?	0.594
8	¿Practican la responsabilidad social, respeto a la vida, la discreción, la convivencia y el respeto a las zonas restringidas, preferenciales, escolares y personas con discapacidad?	0.790
Medida de adecuación KMO 0.666 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.036<0.05		
	DELIBERACIÓN PÚBLICA	
9	¿Se aplica criterios para la mejora en la toma de decisiones de las autoridades sobre vialidad y transporte público?	0.726
10	¿Existe la articulación entre el Estado, gobierno regional, gobierno local y la población sobre la normatividad de tránsito?	0.695
11	¿Existe interacción en base al dialogo y el debate entre funcionarios y ciudadanos para elaborar las ordenanzas de transporte público?	0.508
12	¿La población realiza asambleas colectivas para intercambiar opiniones y hacer crítica a los argumentos normativos?	0.548
13	¿Se mejora la normatividad de acuerdo a la necesidad y se aplica al sistema de tránsito?	0.644
Medida de adecuación KMO 0.817 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.000<0.05		
	RECURSOS HUMANOS	
14	¿Evalúan al potencial humano de todos aquellos que brinda prestación de servicios públicos?	0.465
15	¿Cuentan con personal capacitado al cargo a desempeñar?	0.631
16	¿Verifican el desempeño laboral?	0.540
17	¿Fomentan el trabajo en equipo?	0.843
18	¿Toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios?	0.734
19	¿Implementan programas de capacitación técnica y legal?	0.690
20	¿Continúan estudios de posgrado para el mejor desempeño?	0.629
21	¿Conocen las leyes de transporte, tránsito y Ordenanzas municipales?	0.682

Medida de adecuación KMO 0.725 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.000<0.05		
	PREDISPOSICIÓN POLÍTICA	
22	¿Las autoridades intervienen activamente en las decisiones y acciones de planificación, actuación y evaluación de la normatividad del tránsito?	0.453
23	¿Promueven la gobernabilidad democrática local?	0.631
24	¿Los estamentos municipales están preparados para los procesos participativos.?	0.592
25	¿Existen oportunidades de coordinación para que las autoridades trabajen con las organizaciones de base?	0.714
26	¿El tema de transporte público es comprometido y apoyado por quienes impulsan la política?	0.670
Medida de adecuación KMO 0.817 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.000<0.05		
	DISEÑO Y EJECUCIÓN	
27	¿En base a la consolidación de la relación entre Estado y sociedad se puede hacer mejores políticas de transporte?	0.663
28	¿La Municipalidad vela por el transporte público y su cumplimiento de su normativa?	0.582
29	¿Trabajan en base a un proceso estructurado en la gestión municipal?	0.826
30	¿Existe celeridad en las decisiones futuras de las autoridades municipales para mejorar el servicio del transporte?	0.741
31	¿Los regidores y los funcionarios elaboran la normatividad municipal?	0.426
32	¿Existen vacíos legales en las normas de transporte público?	0.756
33	¿Es efectiva la aplicación de las normas y lineamientos municipales?	0.651
Medida de adecuación KMO 0.682 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.000<0.05		

ANEXO 6: Validez de constructo de los ítems y dimensiones de seguridad vial

ITEM	DIMENSIONES	COMUNALIDADES > 0.4
	PROGRAMAS EDUCATIVOS	
1	¿Respetan las normas de seguridad vial con el uso correcto de las vías?	0.732
2	¿Fomentan la cultura de la educación vial en los centros educativos?	0.843
3	¿Asumen la seguridad vial responsablemente tanto los usuarios del servicio y las instituciones fiscalizadoras?	0.669
4	¿Toma conciencia la ciudadanía sobre sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón?	0.914
5	¿Facilita la educación vial la reducción de las tasas de accidentes de tránsito?	0.784
6	¿Ayudan los medios de comunicación con la difusión seria y responsable de la educación vial?	0.624
7	¿Han elaborado un plan de seguridad vial y es difundido a la población?	0.859
Medida de adecuación KMO 0.576 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.004<0.05		
	FORMACIÓN Y ACREDITACIÓN	
8	¿Los propietarios cumplen conjuntamente con las condiciones técnicas, legales y de operación de sus vehículos?	0.762
9	¿Están entregando la Licencia de conducir de acuerdo a la clase y categoría del vehículo?	0.438
10	¿Existen terminales terrestres bien acondicionados y con talleres de mantenimiento?	0.413
11	¿Conocen las especificaciones técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos?	0.816
12	¿Están diferenciados documentariamente el conductor, el propietario y el prestador del servicio?	0.832
13	¿Son capacitados y evaluados en teoría y práctica sobre tránsito público los postulantes a conductores?	0.632
Medida de adecuación KMO 0.801 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.000<0.05		
	INFRAESTRUCTURA E INGENIERÍA VIAL	
14	¿Se deterioran con facilidad las vías de circulación?	0.733
15	¿Planifican, diseñan e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la provincia?	0.677
16	¿Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras?	0.718
17	¿Se encuentra bien dotada la infraestructura y equipamiento de la red vial?	0.831
18	¿Se eliminan los paraderos informales haciendo una adecuada ubicación de los lugares de embarque?	0.830
19	¿Se evita la contaminación generando compatibilidad entre el servicio de transporte y el medio ambiente?	0.830
20	¿Se reordena y reestructura el sistema de transporte público?	0.695
21	¿El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del servicio?	0.749
22	¿Cree que los accidentes ocurren mayormente por factores humanos?	0.853
23	¿Cree que los accidentes ocurren primordialmente por factores técnicos y de equipamiento?	0.672
24	¿Existen señalización moderna en las vías y pasos peatonales?	0.642

25	¿Respetan las zonas peatonales y ceden el paso al peatón al conducir?	0.807
26	¿Es fluido, seguro y ordenado el tránsito vehicular?	0.750
27	¿Existe suficiente capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial urbana?	0.831
28	¿Respetan los límites de velocidad en las vías urbanas?	0.732
Medida de adecuación KMO 0.542 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.000<0.05		
	SISTEMA DE RESCATE Y EMERGENCIA	
29	¿Realizan la asistencia inmediata al lugar exacto de la emergencia?	0.727
30	¿Cuentan con un plan de emergencia de rescate de heridos?	0.866
31	¿Identifican plenamente las pérdidas económicas y sociales ocasionados por los accidentes?	0.805
32	¿Es suficiente el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito – SOAT?	0.881
33	¿Es conocido y difundido el procedimiento para la atención de emergencias de tránsito?	0.742
34	¿Cuentan con el manual de seguridad vial?	0.798
35	¿Existen ambulancias modernas y operativas dedicadas a la atención de víctimas?	0.885
Medida de adecuación KMO 0.635 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.000<0.05		
	PARTICIPACIÓN SOCIAL	
36	¿Interviene activamente toda la comunidad favoreciendo el posicionamiento de la seguridad vial?	0.904
37	¿Sensibilizan a la población en el respeto a la vida y la responsabilidad ciudadana?	0.835
38	¿Se incorporan a los municipios, la sociedad civil y la empresa privada en la implementación de políticas públicas de seguridad vial?	0.881
39	¿Fomentan la participación ciudadana en los planes de seguridad vial?	0.792
40	¿Articulan la vialidad con la ciudadanía para fortalecer las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio?	0.705
41	¿Promueven y afianzan la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones?	0.615
Medida de adecuación KMO 0.783 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.000<0.05		
	PROCESOS DE GESTIÓN LOCAL	
42	¿Cuentan con una base datos de los conductores y propietarios de los vehículos del servicio público de la provincia?	0.615
43	¿Formulan y ejecutan los planes y proyectos de tránsito más prioritarios por la municipalidad?	0.887
44	¿Hacen seguimiento, control y evaluación de los planes y proyectos de tránsito por la Municipalidad?	0.797
45	¿Implementan en la municipalidad las medidas para la reducción en la exposición a los riesgos viales?	0.823
46	¿Las bases técnicas y económicas son sostenibles del Sistema de Gestión de la Infraestructura Vial local?	0.439
47	¿Articulan el sistema de tránsito regional con el local?	0.830
48	¿Implementan políticas de prevención de la conducción vehicular desatenta o en condiciones físicas deficientes?	0.647
Medida de adecuación KMO 0.754 > 0.50, Prueba esférica Bartlett 0.000<0.05		

ANEXO 7: Confiabilidad de los ítems y dimensiones de la variable independiente cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros

ITEM	DIMENSIONES	Alfa de Cronbach
	INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN	
1	¿En las acciones de sanción a los infractores son transparentes en la aplicación de las normas y reglas de tránsito?	,780
2	¿Existe disponibilidad en la información sobre normas y señales de tránsito?	,788
3	¿Se fomenta el cumplimiento de las normas en base a estándares del servicio del transporte público?	,791
4	¿Conocen los operadores del transporte sobre fiscalización de tránsito que realiza la Municipalidad?	,785
5	¿Conocen sobre la responsabilidad penal y civil que generan los accidentes de tránsito?	,787
6	¿Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas?	,795
7	¿Adoptan los peatones y conductores las precauciones defensivas necesarias para proteger sus vidas?	,783
8	¿Practican la responsabilidad social, respeto a la vida, la discreción, la convivencia y el respeto a las zonas restringidas, preferenciales, escolares y personas con discapacidad?	,771
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,807$ La fiabilidad se considera como BUENA		
	DELIBERACIÓN PÚBLICA	Alfa de Cronbach
9	¿Se aplica criterios para la mejora en la toma de decisiones de las autoridades sobre vialidad y transporte público?	,794
10	¿Existe la articulación entre el Estado, gobierno regional, gobierno local y la población sobre la normatividad de tránsito?	,800
11	¿Existe interacción en base al dialogo y el debate entre funcionarios y ciudadanos para elaborar las ordenanzas de transporte público?	,836
12	¿La población realiza asambleas colectivas para intercambiar opiniones y hacer crítica a los argumentos normativos?	,832
13	¿Se mejora la normatividad de acuerdo a la necesidad y se aplica al sistema de tránsito?	,813
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,847$ La fiabilidad se considera como BUENA		
	RECURSOS HUMANOS	Alfa de Cronbach
14	¿Evalúan al potencial humano de todos aquellos que brinda prestación de servicios públicos?	,836
15	¿Cuentan con personal capacitado al cargo a desempeñar?	,824
16	¿Verifican el desempeño laboral?	,848
17	¿Fomentan el trabajo en equipo?	,866
18	¿Toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios?	,828
19	¿Implementan programas de capacitación técnica y legal?	,817
20	¿Continúan estudios de posgrado para el mejor desempeño?	,833
21	¿Conocen las leyes de transporte, tránsito y Ordenanzas municipales?	,820
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,853$		

La fiabilidad se considera como BUENA		
	PREDISPOSICIÓN POLÍTICA	Alfa de Cronbach
22	¿Las autoridades intervienen activamente en las decisiones y acciones de planificación, actuación y evaluación de la normatividad del tránsito?	,836
23	¿Promueven la gobernabilidad democrática local?	,794
24	¿Los estamentos municipales están preparados para los procesos participativos.?	,801
25	¿Existen oportunidades de coordinación para que las autoridades trabajen con las organizaciones de base?	,770
26	¿El tema de transporte público es comprometido y apoyado por quienes impulsan la política?	,786
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,832$		
La fiabilidad se considera como BUENA		
	DISEÑO Y EJECUCIÓN	Alfa de Cronbach
27	¿En base a la consolidación de la relación entre Estado y sociedad se puede hacer mejores políticas de transporte?	,769
28	¿La Municipalidad vela por el transporte público y su cumplimiento de su normativa?	,774
29	¿Trabajan en base a un proceso estructurado en la gestión municipal?	,734
30	¿Existe celeridad en las decisiones futuras de las autoridades municipales para mejorar el servicio del transporte?	,774
31	¿Los regidores y los funcionarios elaboran la normatividad municipal?	,813
32	¿Existen vacíos legales en las normas de transporte público?	,801
33	¿Es efectiva la aplicación de las normas y lineamientos municipales?	,824
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,811$		
La fiabilidad se considera como BUENA		

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

El valor del instrumento del Coeficiente del Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,763$ siendo la fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE.

ANEXO 8: Confiabilidad de los ítems y dimensiones de la variable dependiente seguridad vial

ITEM	DIMENSIONES	Alfa de Cronbach
PROGRAMAS EDUCATIVOS		
1	¿Respetan las normas de seguridad vial con el uso correcto de las vías?	,655
2	¿Fomentan la cultura de la educación vial en los centros educativos?	,749
3	¿Asumen la seguridad vial responsablemente tanto los usuarios del servicio y las instituciones fiscalizadoras?	,658
4	¿Toma conciencia la ciudadanía sobre sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón?	,720
5	¿Facilita la educación vial la reducción de las tasas de accidentes de tránsito?	,640
6	¿Ayudan los medios de comunicación con la difusión seria y responsable de la educación vial?	,733
7	¿Han elaborado un plan de seguridad vial y es difundido a la población?	,617
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,719$ La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE		
FORMACIÓN Y ACREDITACIÓN		Alfa de Cronbach
8	¿Los propietarios cumplen conjuntamente con las condiciones técnicas, legales y de operación de sus vehículos?	,774
9	¿Están entregando la Licencia de conducir de acuerdo a la clase y categoría del vehículo?	,856
10	¿Existen terminales terrestres bien acondicionados y con talleres de mantenimiento?	,858
11	¿Conocen las especificaciones técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos?	,765
12	¿Están diferenciados documentariamente el conductor, el propietario y el prestador del servicio?	,750
13	¿Son capacitados y evaluados en teoría y práctica sobre tránsito público los postulantes a conductores?	,795
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,830$ La fiabilidad se considera como BUENA		
INFRAESTRUCTURA E INGENIERÍA VIAL		Alfa de Cronbach
14	¿Se deterioran con facilidad las vías de circulación?	,867
15	¿Planifican, diseñan e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la provincia?	,874
16	¿Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras?	,874
17	¿Se encuentra bien dotada la infraestructura y equipamiento de la red vial?	,876
18	¿Se eliminan los paraderos informales haciendo una adecuada ubicación de los lugares de embarque?	,865
19	¿Se evita la contaminación generando compatibilidad entre el servicio de transporte y el medio ambiente?	,866
20	¿Se reordena y reestructura el sistema de transporte público?	,872
21	¿El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del servicio?	,882
22	¿Cree que los accidentes ocurren mayormente por factores humanos?	,890

23	¿Cree que los accidentes ocurren primordialmente por factores técnicos y de equipamiento?	,877
24	¿Existen señalización moderna en las vías y pasos peatonales?	,869
25	¿Respetan las zonas peatonales y ceden el paso al peatón al conducir?	,865
26	¿Es fluido, seguro y ordenado el tránsito vehicular?	,871
27	¿Existe suficiente capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial urbana?	,878
28	¿Respetan los límites de velocidad en las vías urbanas?	,872
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,881$		
La fiabilidad se considera como BUENO		
	SISTEMA DE RESCATE Y EMERGENCIA	Alfa de Cronbach
29	¿Realizan la asistencia inmediata al lugar exacto de la emergencia?	,712
30	¿Cuentan con un plan de emergencia de rescate de heridos?	,766
31	¿Identifican plenamente las pérdidas económicas y sociales ocasionados por los accidentes?	,725
32	¿Es suficiente el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito – SOAT?	,746
33	¿Es conocido y difundido el procedimiento para la atención de emergencias de tránsito?	,719
34	¿Cuentan con el manual de seguridad vial?	,713
35	¿Existen ambulancias modernas y operativas dedicadas a la atención de víctimas?	,803
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,772$		
La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE		
	PARTICIPACIÓN SOCIAL	
36	¿Interviene activamente toda la comunidad favoreciendo el posicionamiento de la seguridad vial?	,893
37	¿Sensibilizan a la población en el respeto a la vida y la responsabilidad ciudadana?	,729
38	¿Se incorporan a los municipios, la sociedad civil y la empresa privada en la implementación de políticas públicas de seguridad vial?	,712
39	¿Fomentan la participación ciudadana en los planes de seguridad vial?	,788
40	¿Articulan la vialidad con la ciudadanía para fortalecer las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio?	,754
41	¿Promueven y afianzan la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones?	,780
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,815$		
La fiabilidad se considera como BUENA		
	PROCESOS DE GESTIÓN LOCAL	
42	¿Cuentan con una base datos de los conductores y propietarios de los vehículos del servicio público de la provincia?	,931
43	¿Formulan y ejecutan los planes y proyectos de tránsito más prioritarios por la municipalidad?	,912
44	¿Hacen seguimiento, control y evaluación de los planes y proyectos de tránsito por la Municipalidad?	,918
45	¿Implementan en la municipalidad las medidas para la reducción en la exposición a los riesgos viales?	,917
46	¿Las bases técnicas y económicas son sostenibles del Sistema de Gestión de la Infraestructura Vial local?	,942

47	¿Articulan el sistema de tránsito regional con el local?	,917
48	¿Implementan políticas de prevención de la conducción vehicular desatenta o en condiciones físicas deficientes?	,929
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,935$		
La fiabilidad se considera como EXCELENTE		

Fuente: Instrumentos aplicados a los usuarios, operadores del servicio de transporte y funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, 2017

El valor del instrumento del Coeficiente del Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,898$, siendo la fiabilidad se considera como BUENA.

ANEXO 9: Cuestionario de cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información para establecer el nivel de cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros de la Municipalidad Provincial de Virú del año 2017. Así mismo se le pide ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas. Se le agradece por anticipado su valiosa participación y colaboración, considerando que los resultados de este estudio de investigación científica permitirán mejorar la gestión municipal en cuanto al cumplimiento de la normatividad del servicio del transporte público.

INSTRUCCIONES:

El cuestionario consta de 33 ítems. Cada ítem incluye cinco alternativas de respuestas. Lea con mucha atención cada una de los ítems y las opciones de las repuestas que le siguen. Para cada ítem marque sólo una respuesta con una equis (x) en el recuadro que considere que se aproxime más a su realidad, es decir cuántas veces ocurren estas situaciones en su ámbito provincial.

- Si no ocurre jamás, marca la alternativa **NUNCA**
- Si ocurre rara vez, marca la alternativa **CASI NUNCA**
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **A VECES**
- Si ocurren muchas veces, marca la alternativa **CASI SIEMPRE**
- Si ocurren continuamente, marca la alternativa **SIEMPRE**

Nº	ÍTEM	NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN						
1	¿En las acciones de sanción a los infractores son transparentes en la aplicación de las normas y reglas de tránsito?					
2	¿Existe disponibilidad en la información sobre normas y señales de tránsito?					
3	¿Se fomenta el cumplimiento de las normas en base a estándares del servicio del transporte público?					
4	¿Conocen los operadores del transporte sobre fiscalización de tránsito que realiza la Municipalidad?					
5	¿Conocen sobre la responsabilidad penal y civil que generan los accidentes de tránsito?					
6	¿Se genera conciencia en las empresas de transporte público sobre la prevención de accidentes ocasionados por fallas humanas?					

7	¿Adoptan los peatones y conductores las precauciones defensivas necesarias para proteger sus vidas?					
8	¿Practican la responsabilidad social, respeto a la vida, la discreción, la convivencia y el respeto a las zonas restringidas, preferenciales, escolares y personas con discapacidad?					
DELIBERACION PÚBLICA						
9	¿Se aplica criterios para la mejora en la toma de decisiones de las autoridades sobre vialidad y transporte público?					
10	¿Existe la articulación entre el Estado, gobierno regional, gobierno local y la población sobre la normatividad de tránsito?					
11	¿Existe interacción en base al dialogo y el debate entre funcionarios y ciudadanos para elaborar las ordenanzas de transporte público?					
12	¿La población realiza asambleas colectivas para intercambiar opiniones y hacer critica a los argumentos normativos?					
13	¿Se mejora la normatividad de acuerdo a la necesidad y se aplica al sistema de tránsito?					
RECURSOS HUMANOS						
14	¿Evalúan al potencial humano de todos aquellos que brinda prestación de servicios públicos?					
15	¿Cuentan con personal capacitado al cargo a desempeñar?					
16	¿Verifican el desempeño laboral?					
17	¿Fomentan el trabajo en equipo?					
18	¿Toman en cuenta el avance tecnológico para mejorar el servicio a los usuarios?					
19	¿Implementan programas de capacitación técnica y legal?					
20	¿Continúan estudios de posgrado para el mejor desempeño?					
21	¿Conocen las leyes de transporte, tránsito y Ordenanzas municipales?					
PREDISPOSICIÓN POLITICA						
22	¿Las autoridades intervienen activamente en las decisiones y acciones de planificación, actuación y evaluación de la normatividad del tránsito?					
23	¿Promueven la gobernabilidad democrática local?					
24	¿Los estamentos municipales están preparados para los procesos participativos.?					
25	¿Existen oportunidades de coordinación para que las autoridades trabajen con las organizaciones de base?					
26	¿El tema de transporte público es comprometido y apoyado por quienes impulsan la política?					
DISEÑO Y EJECUCIÓN						
27	¿En base a la consolidación de la relación entre Estado y sociedad se puede hacer mejores políticas de transporte?					

28	¿La Municipalidad vela por el transporte público y su cumplimiento de su normativa?					
29	¿Trabajan en base a un proceso estructurado en la gestión municipal?					
30	¿Existe celeridad en las decisiones futuras de las autoridades municipales para mejorar el servicio del transporte?					
32	¿Los regidores y los funcionarios elaboran la normatividad municipal?					
32	¿Existen vacíos legales en las normas de transporte público?					
33	¿Es efectiva la aplicación de las normas y lineamientos municipales?					

Muchas gracias por su colaboración

ANEXO 10: Cuestionario de seguridad vial

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información para establecer el nivel de seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú del año 2017. Así mismo se le pide ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas. Se le agradece por anticipado su valiosa participación y colaboración, considerando que los resultados de este estudio de investigación científica permitirán mejorar la gestión municipal en cuanto al cumplimiento de la normatividad del servicio del transporte público.

INSTRUCCIONES:

El cuestionario consta de 48 ítems. Cada ítem incluye cinco alternativas de respuestas. Lea con mucha atención cada una de los ítems y las opciones de las repuestas que le siguen. Para cada ítem marque sólo una respuesta con una equis (x) en el recuadro que considere que se aproxime más a su realidad, es decir cuántas veces ocurren estas situaciones en su ámbito provincial.

- Si no ocurre jamás, marca la alternativa **NUNCA**
- Si ocurre rara vez, marca la alternativa **CASI NUNCA**
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **A VECES**
- Si ocurren muchas veces, marca la alternativa **CASI SIEMPRE**
- Si ocurren continuamente, marca la alternativa **SIEMPRE**

Nº	ÍTEMS	NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
PROGRAMAS EDUCATIVOS						
1	¿Respetan las normas de seguridad vial con el uso correcto de las vías?					
2	¿Fomentan la cultura de la educación vial en los centros educativos?					
3	¿Assumen la seguridad vial responsablemente tanto los usuarios del servicio y las instituciones fiscalizadoras?					
4	¿Toma conciencia la ciudadanía sobre sus actos al comportarse como pasajero, conductor o peatón?					
5	¿Facilita la educación vial la reducción de las tasas de accidentes de tránsito?					
6	¿Ayudan los medios de comunicación con la difusión seria y responsable de la educación vial?					
7	¿Han elaborado un plan de seguridad vial y es difundido a la población?					
FORMACIÓN Y ACREDITACIÓN						
8	¿Los propietarios cumplen conjuntamente con las condiciones técnicas, legales y de operación de sus vehículos?					

9	¿Están entregando la Licencia de conducir de acuerdo a la clase y categoría del vehículo?					
10	¿Existen terminales terrestres bien acondicionados y con talleres de mantenimiento?					
11	¿Conocen las especificaciones técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos?					
12	¿Están diferenciados documentariamente el conductor, el propietario y el prestador del servicio?					
13	¿Son capacitados y evaluados en teoría y práctica sobre tránsito público los postulantes a conductores?					
INFRAESTRUCTURA E INGENIERÍA VIAL						
14	¿Se deterioran con facilidad las vías de circulación?					
15	¿Planifican, diseñan e implementan proyectos de infraestructura vial en beneficio de la provincia?					
16	¿Se reducen los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras?					
17	¿Se encuentra bien dotada la infraestructura y equipamiento de la red vial?					
18	¿Se eliminan los paraderos informales haciendo una adecuada ubicación de los lugares de embarque?					
19	¿Se evita la contaminación generando compatibilidad entre el servicio de transporte y el medio ambiente?					
20	¿Se reordena y reestructura el sistema de transporte público?					
21	¿El sistema de tránsito responde a las expectativas y necesidades de los usuarios del servicio?					
22	¿Cree que los accidentes ocurren mayormente por factores humanos?					
23	¿Cree que los accidentes ocurren primordialmente por factores técnicos y de equipamiento?					
24	¿Existen señalización moderna en las vías y pasos peatonales?					
25	¿Respetan las zonas peatonales y ceden el paso al peatón al conducir?					
26	¿Es fluido, seguro y ordenado el tránsito vehicular?					
27	¿Existe suficiente capacidad y funcionamiento de la infraestructura vial urbana?					
28	¿Respetan los límites de velocidad en las vías urbanas?					
SISTEMA DE RESCATE Y EMERGENCIA						
29	¿Realizan la asistencia inmediata al lugar exacto de la emergencia?					
30	¿Cuentan con un plan de emergencia de rescate de heridos?					
31	¿Identifican plenamente las pérdidas económicas y sociales ocasionados por los accidentes?					
32	¿Es suficiente el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito – SOAT?					

33	¿Es conocido y difundido el procedimiento para la atención de emergencias de tránsito?					
34	¿Cuentan con el manual de seguridad vial?					
35	¿Existen ambulancias modernas y operativas dedicadas a la atención de víctimas?					
PARTICIPACIÓN SOCIAL						
36	¿Interviene activamente toda la comunidad favoreciendo el posicionamiento de la seguridad vial?					
37	¿Sensibilizan a la población en el respeto a la vida y la responsabilidad ciudadana?					
38	¿Se incorporan a los municipios, la sociedad civil y la empresa privada en la implementación de políticas públicas de seguridad vial?					
39	¿Fomentan la participación ciudadana en los planes de seguridad vial?					
40	¿Articulan la vialidad con la ciudadanía para fortalecer las actividades productivas, comerciales y de servicios en el territorio?					
41	¿Promueven y afianzan la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones?					
PROCESOS DE GESTIÓN LOCAL						
42	¿Cuentan con una base de datos de los conductores y propietarios de los vehículos del servicio público de la provincia?					
43	¿Formulan y ejecutan los planes y proyectos de tránsito más prioritarios por la municipalidad?					
44	¿Hacen seguimiento, control y evaluación de los planes y proyectos de tránsito por la Municipalidad?					
45	¿Implementan en la municipalidad las medidas para la reducción en la exposición a los riesgos viales?					
46	¿Las bases técnicas y económicas son sostenibles del Sistema de Gestión de la Infraestructura Vial local?					
47	¿Articulan el sistema de tránsito regional con el local?					
48	¿Implementan políticas de prevención de la conducción vehicular desatenta o en condiciones físicas deficientes?					

Muchas gracias por su colaboración

ANEXO 11: Ficha técnica del instrumento cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros

1. Nombre:

Cuestionario del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros

2. Autor:

Morales Salazar Pedro Otoniel

3. Objetivo:

Medir el nivel del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros.

4. Normas:

El usuario, el operador del servicio de transporte y el funcionario de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, al momento de contestar es muy importante que sea objetivo, honesto y sincero con sus respuestas de modo que se obtenga una información real.

5. Usuarios (muestra):

El total de participantes son 149, distribuidos en 117 usuarios del servicio de transporte, 30 operadores del servicio de transporte y 2 funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú.

6. Unidad de análisis:

Como unidad de análisis se considera: El usuario, el operador del servicio de transporte y el funcionario de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú.

7. Modo de aplicación:

- El instrumento está estructurado en 33 ítems, agrupados en cinco dimensiones de la variable cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros, y su escala es: cero, uno, dos, tres y cuatro puntos por cada ítem.

- Los participantes tienen que desarrollar el cuestionario en forma individual, consignando los datos requeridos de acuerdo a las instrucciones para su respectivo desarrollo.
- Para la aplicación del cuestionario se considera un tiempo aproximado de un día y como materiales se utilizará un bolígrafo o lápiz.

8. Estructura:

El cuestionario referido a la variable independiente: Cumplimiento a las normas del servicio de transporte público de pasajeros consta de 33 ítems en cinco dimensiones: información y difusión tiene 8 ítems, deliberación pública tiene 5 ítems, recursos humanos tiene 8 ítems, predisposición política tiene 5 ítems, diseño y ejecución tiene 7 ítems. Cada ítem incluye cinco alternativas de respuestas: nunca, casi nunca, a veces, casi siempre, siempre.

9. Escalas diagnósticas:

9.1. Escala general de la variable independiente: Cumplimiento a las normas del servicio de transporte público de pasajeros

Intervalo	Nivel
0 - 27	Muy deficiente
28 - 54	Deficiente
55 - 80	Regular
81 - 106	Bueno
107 - 132	Muy bueno

9.2. Escala específica (por dimensión):

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Información y difusión - Recursos humanos	0 - 7	Muy deficiente
	8 - 14	Deficiente
	15 - 20	Regular
	21 - 26	Buena
	27 - 32	Muy buena

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Deliberación pública - Predisposición política	0 - 4	Muy deficiente
	5 - 8	Deficiente
	9 - 12	Regular
	13 - 16	Buena
	17 - 20	Muy buena

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Diseño y ejecución	0 - 6	Muy deficiente
	7 - 12	Deficiente
	13 - 18	Regular
	19 - 23	Buena
	24 - 28	Muy buena

9.3. Escala valorativa de las alternativas de respuesta de los ítems:

Siempre = 4

Casi siempre = 3

A veces = 2

Casi nunca = 1

Nunca = 0

10. Validación y confiabilidad:

La validez de contenido se realizó por juicio de expertos del campo de la investigación del derecho:

Dra. Santa Inés Lezama Soto

Mg. Erlinda Consuelo Rojas Tapia

Mg. Yamelí Romina Vicente Velásquez

Mg. Ydalia Yesenia Velásquez Casana

MSc. Carlos Enrique Ulloa Escobedo

Con los datos de calificación se calculó con el Coeficiente de V de Aiken y la Razón de Contenido de Lawshe. La validez de constructo se realizó a través del análisis factorial y, la confiabilidad del instrumento se realizó por el método de Alfa de Cronbach. En ambos casos se determinó con el SPSS Versión 23.

ANEXO 12: Ficha técnica del instrumento seguridad vial

1. Nombre:

Cuestionario de seguridad vial

2. Autor:

Morales Salazar Pedro Otoniel

3. Objetivo:

Medir el nivel de avance de la seguridad vial.

4. Normas:

El usuario, el operador del servicio de transporte y el funcionario de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú, al momento de contestar es muy importante que sea objetivo, honesto y sincero con sus respuestas de modo que se obtenga una información real.

5. Usuarios (muestra):

El total de participantes son 149, distribuidos en 117 usuarios del servicio de transporte, 30 operadores del servicio de transporte y 2 funcionarios de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú.

6. Unidad de análisis:

Como unidad de análisis se considera: El usuario, el operador del servicio de transporte y el funcionario de la Subgerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú.

7. Modo de aplicación:

- El instrumento está estructurado en 48 ítems, agrupados en seis dimensiones de la variable seguridad vial, y su escala es: cero, uno, dos, tres y cuatro puntos por cada ítem.
- Los participantes tienen que desarrollar el cuestionario en forma individual, consignando los datos requeridos de acuerdo a las instrucciones para su respectivo desarrollo.
- Para la aplicación del cuestionario se considera un tiempo aproximado de un día y como materiales se utilizará un bolígrafo o lápiz.

8. Estructura:

El cuestionario referido a la variable dependiente seguridad vial comprende seis dimensiones con 48 ítems: Programas educativos en seguridad vial tiene 7 ítems, campañas de formación y acreditación de postulantes a conductores tiene 6 ítems, infraestructura e ingeniería vial tiene 15 ítems, sistema de rescate y emergencia tiene 7 ítems, participación social tiene 6 ítems y procesos de gestión local de la seguridad vial tiene 7 ítems. Cada ítem incluye cinco alternativas de respuestas: nunca, casi nunca, a veces, casi siempre, siempre.

9. Escalas diagnósticas:

9.1. Escala general de la variable dependiente: Seguridad vial

Intervalo	Nivel
0 - 39	Muy deficiente
40 - 78	Deficiente
79 - 116	Regular
117 - 154	Buena
155 - 192	Muy buena

9.2. Escala específica (por dimensión):

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Programas educativos - Sistema de rescate y emergencia - Procesos de gestión local	0 - 6	Muy deficiente
	7 - 12	Deficiente
	13 - 18	Regular
	19 - 23	Buena
	24 - 28	Muy buena

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Formación y acreditación - Participación social	0 - 5	Muy deficiente
	6 - 10	Deficiente
	11 - 15	Regular
	16 - 20	Buena
	21 - 24	Muy buena

Dimensiones	Intervalo	Nivel
- Infraestructura e ingeniería vial	0 - 12	Muy deficiente
	13 - 24	Deficiente
	25 - 36	Regular
	37 - 48	Bueno
	49 - 60	Muy bueno

9.3. Escala valorativa de las alternativas de respuesta de los ítems:

Siempre = 4

Casi siempre = 3

A veces = 2

Casi nunca = 1

Nunca = 0

10. Validación y confiabilidad:

La validez de contenido se realizó por juicio de 5 expertos del campo de la investigación del derecho:

Dra. Santa Inés Lezama Soto

Mg. Erlinda Consuelo Rojas Tapia

Mg. Yamelí Romina Vicente Velásquez

Mg. Ydalia Yesenia Velásquez Casana

MSc. Carlos Enrique Ulloa Escobedo

Con los datos de calificación se calculó con el Coeficiente de V de Aiken y la Razón de Contenido de Lawshe. La validez de constructo se realizó a través del análisis factorial y la confiabilidad del instrumento se realizó por el método de Alfa de Cronbach. En ambos casos se determinó con el SPSS Versión 23.

ANEXO 13: CONSTANCIA DE LA REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE VIRÚ
Ley N° 26427
Calle Independencia 510 - VIRÚ

CONSTANCIA DE REALIZACIÓN DEL ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN

El Alcalde de la Municipalidad Provincial de Virú, Departamento La Libertad;

HACE CONSTAR:

Que, el **Sr. PEDRO OTONIEL MORALES SALAZAR**, estudiante de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad César Vallejo, ha realizado su estudio de investigación, titulado: **INCIDENCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN LA SEGURIDAD VIAL DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE VIRÚ - 2017**, y en el mes de Noviembre del presente, ha aplicado dos instrumentos de recolección de datos, consistente en un cuestionario de cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y un cuestionario de seguridad vial dirigido a los funcionarios de la Subgerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte Público de esta entidad edil, a los operadores y usuarios de la Provincial de Virú.

Se expide la presente a solicitud escrita del interesado para los fines que estime conveniente.

Virú, 7 de Noviembre del 2018


MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE VIRÚ
Ney Heli Gámez Espinoza
ALCALDE

ANEXO 14: MATRIZ DE CONSISTENCIA INTERNA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: Incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017

INTRODUCCIÓN					MÉTODO				
TRABAJOS PREVIOS	TEORIAS RELACIONADOS AL TEMA	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	HIPÓTESIS	OBJETIVOS	VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN		POBLACIÓN Y MUESTRA	TECNICAS E INSTRUMENTOS VALIDEZ Y CONFIABILIDAD	MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS
					VARIABLES	DIMENSIONES			
<p>Fernández (2014) en su investigación Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible, desarrollado en Madrid y Sevilla – España. Concluye que se debe ejecutar una sistematización de transporte intermodal alternándose con el transporte público con el transporte no motorizado es decir que las redes se interarticulen y puedan llegar a este tipo de transporte unidamente con las vías de complemento como un actualizado sistema urbanístico de transporte.</p> <p>Gutiérrez (2013) en el trabajo de</p>	<p>Doctrina española, al servicio público lo define como un servicio técnico que es brindado con regularidad y constantemente por intermedio de una institución de vía personal y material, pero que su encabezamiento le corresponde a la gestión pública dentro de un régimen normativo exclusivo, que lo determinará el parlamentario obedeciendo de la prestación que se considere (Garrido Falla, 1994).</p> <p>Teoría “Gestión del sistema de transporte”, (1980/85...). El blanco</p>	<p>¿De qué manera incide el cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017?</p> <p>JUSTICACIÓN:</p> <p>■ VALOR TEÓRICO. es por su aportación como fuentes de conocimientos y como estudio previo para la ejecución de futuras estudios investigativos en el campo de las normas del servicio de transporte público de pasajeros y seguridad vial, que servirá para resolver la problemática que están afectando directa o</p>	<p>HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN:</p> <p>El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.</p> <p>HIPÓTESIS NULA:</p> <p>El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros no incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad</p>	<p>GENERAL:</p> <p>Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.</p> <p>ESPECÍFICOS:</p> <p>O₁: Identificar el grado de avance del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.</p> <p>O₂: Identificar el nivel de la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.</p> <p>O₃: Precisar el grado de avance del cumplimiento</p>	<p>VARIABLE INDEPENDIENTE:</p> <p>Cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros</p>	<p>Información y difusión</p> <p>Deliberación pública</p>	<p>POBLACION:</p> <p>La población lo conforman 15040 personas, siendo los estratos: 11900 usuarios, 3100 operadores del servicio de transporte y 40 funcionarios de la Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Virú en el año 2017.</p>	<p>TECNICAS:</p> <p>- LA ENCUESTA. Permiten la obtención de valores de primera mano sobre las variables en estudio, y en base a ello lograr describir e interpretar de manera detallada el respectivo problema.</p> <p>-REVISIÓN DOCUMENTAL. Esta técnica permite la observar lo complementario, orientando fundamentalment e a tener conocimiento sobre la documentación</p>	<p>-Elaboración de una matriz de puntuaciones de la variable independiente Cumplimiento a las normas del servicio de transporte público de pasajeros y de la variable dependiente seguridad vial.</p> <p>-Elaboración de tablas de frecuencias y figuras estadísticas.</p> <p>-Determinación de los estadísticos descriptivos: media aritmética, desviación estándar y coeficiente de variación.</p>

Unidad Académica de Ciencias de la Comunicación. Estudio no experimental descriptivo, concluyó: En el Perú, con la información de la Policía Nacional del Perú, en 24 horas fallecen 10 usuarios por trágicos accidentes de tránsito y los orígenes se deben a muchos aspectos entre ellos el no conocer las reglas esenciales del Reglamento de Seguridad Vial, el consumir alcohol, la fatiga de los choferes, la falta de responsabilidad de los usuarios, la inexistencia de un espacio apropiado para automotores, la pésimas condiciones de las vías y carreteras, que generan decesos y también discapacidades entre conductores y usuarios	Flores (2004), quien afirma es una concepción cambiada del paradigma positivista. Al diferenciarlo con el positivismo, en el post-positivismo se puntualiza en que en las realidades existen, pero no se pueden completamente ser aprehendidas. Lo realidad se lo comprende desde las leyes exactas, en contraste, ésta solamente podría ser aprendida de forma no completa. Por lo tanto, el positivismo y post-positivismo son los paradigmas que encaminan las investigaciones cuantitativas, los cuales tienen como propósito dar explicaciones a los fenómenos estudiados, para que, en últimas instancias, predecirlos y controlarlos (Guba & Lincoln, 1994).	las conclusiones que se obtienen en la presente investigación, los actores de las responsabilidades de la presente temática tendrían que considerar que medidas son las más adecuadas para tomarlas y fortalecer el cambio de actitudes para prevenir los accidentes de tránsito, así mismo es muy importante para que ellos tomen conciencia que llevan o trasladan vidas humanas. ■ UTILIDAD METODOLÓGICA , el estudio se realizará tomando la importancia de los procedimientos elementales de la metodología de investigación científica y se emplearán los cuestionarios como instrumentos de recolección de información. ■ CONVENIENCIA , este estudio es de mucha utilidad porque servirá como una orientación en la Gerencia de	transporte público de pasajeros en cuanto a recursos humanos incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017. H4: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en cuanto a predisposición política incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017. H5: El cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en cuanto a diseño y ejecución incide significativamente en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.	Municipalidad Provincial de Virú – 2017. O6: Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en cuanto a deliberación pública en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017. O7: Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en cuanto a recursos humanos en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017. O8: Determinar la incidencia del cumplimiento de las normas del servicio de transporte público de pasajeros en cuanto a predisposición política en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017. O9: Determinar la incidencia del cumplimiento de las	VARIABLE DEPENDIENTE: Seguridad vial	Formación y acreditación	operadores del servicio de transporte y 2 funcionarios de la Provincia de Viru, 2017	existente en la Gerencia de Transportes, así como de sus respectivas dimensiones. Asimismo, se revisará los documentos que reúnen información sobre seguridad ciudadana de la Policía Nacional del Perú (informes trimestrales y Memoria Anual). VALIDEZ: Se llevó a cabo mediante la valoración (juicio de expertos) de los ítems por parte de un grupo de 5 expertos conocedores del tema de investigación. Con la calificación que se obtendrá de los expertos se realizará la prueba de Razón de Validez de Contenido de Lawshe y del Coeficiente de V de Aiken. CONFIABILIDAD:	investigativo serán el descriptivo y deductivo. El método descriptivo expone, detalla y define el problema o fenómeno que se presentará en el presente trabajo científico. Estos métodos se han realizado en la primera parte de la introducción del proyecto. Por ende, en los aspectos teóricos, o en las redacciones expuestas de la presente temática TIPO DE INVESTIG. Investigación no experimental DISEÑO DE INVEST. Correlacional causal transversal.
						Infraestructura e ingeniería vial	TECNICA DE MUESTREO: Se utiliza el muestreo estratificado (poblaciones heterogéneas), con afijación proporcional		
						Sistema de rescate y emergencia	NEYMAN (1934)		
						Participación social			

		Desarrollo Económico Local de la Municipalidad Provincial de Virú, y puedan hacer la aplicación de la sensibilización a los conductores que sacan su licencia de conducir y puedan trabajar como profesionales, así como en temas de manejo de vehículos.		normas del servicio de transporte público de pasajeros en cuanto a diseño y ejecución en la seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Virú – 2017.		Procesos de gestión local		<p>Se realizó a través del Coeficiente Alfa de Cronbach y se procesa mediante el software estadístico SPSS V23, Según George y Mallery (1995) infiere que el coeficiente del Alfa de Cronbach con valores menores a 0,5 significa un grado de confiabilidad no aceptable, si los valores se encuentran entre 0,5 y 0,6 se podría decir que el grado de fiabilidad es pobre, si los valores se situaran entre 0,6 y 0,7 esto significa que el grado de confiabilidad es aceptable; valores obtenidos entre 0,7 y 0,8 significaría que el grado de confiabilidad es muy aceptable; los valores encontrados entre 0,8 – 0,9 esto indicaría que el grado de confiabilidad es bueno, y finalmente si los valores hallados son mayores a 0,9 sería un grado de confiabilidad excelente.</p>	
--	--	---	--	---	--	---------------------------	--	---	--

Anexo 15: Panel fotográfico

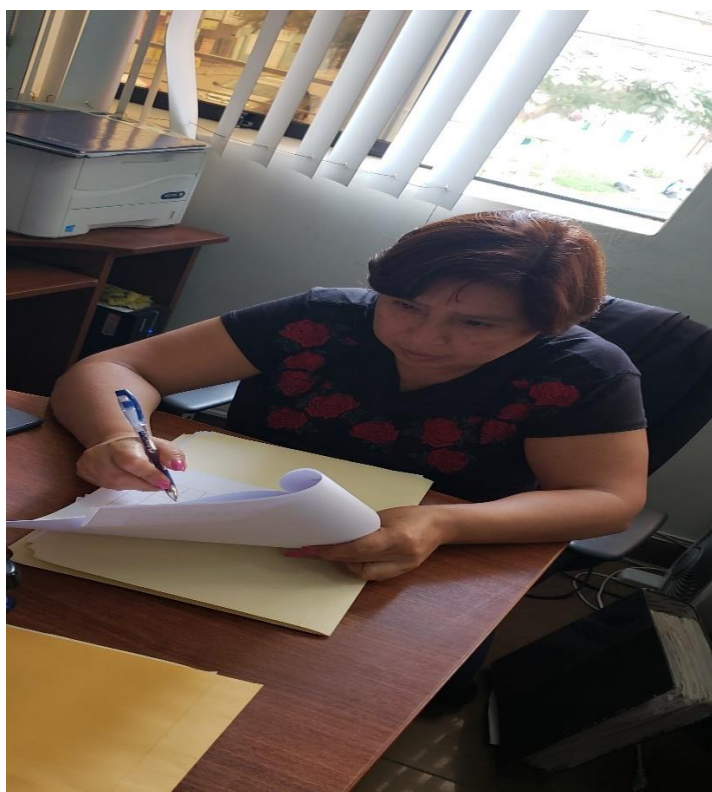


Foto 1: Aplicación de instrumentos a una usuaria del transporte público

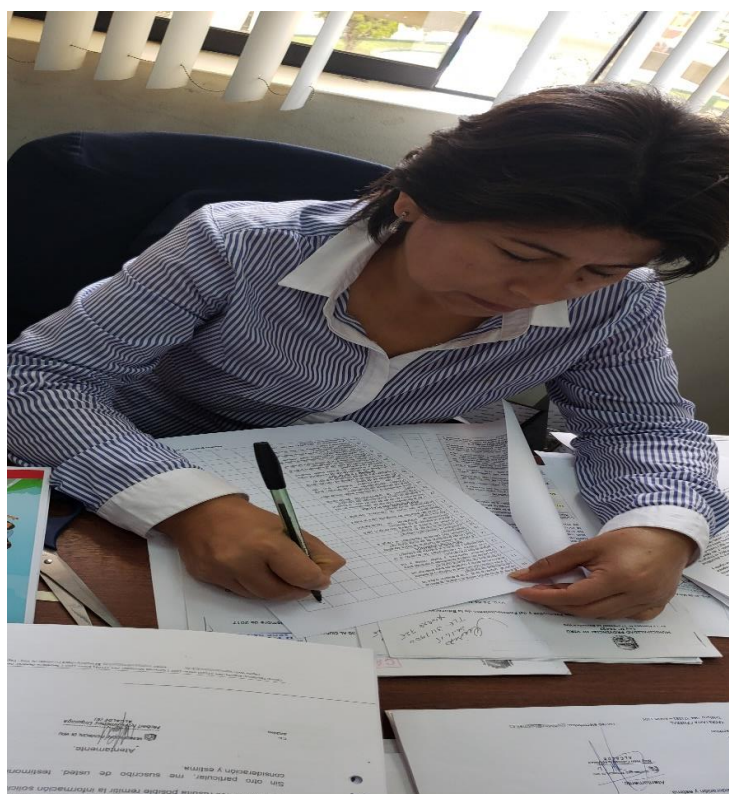


Foto 2: Aplicación de instrumentos a una usuaria del transporte público



Foto 3: Aplicación de instrumentos a inspectores de tránsito

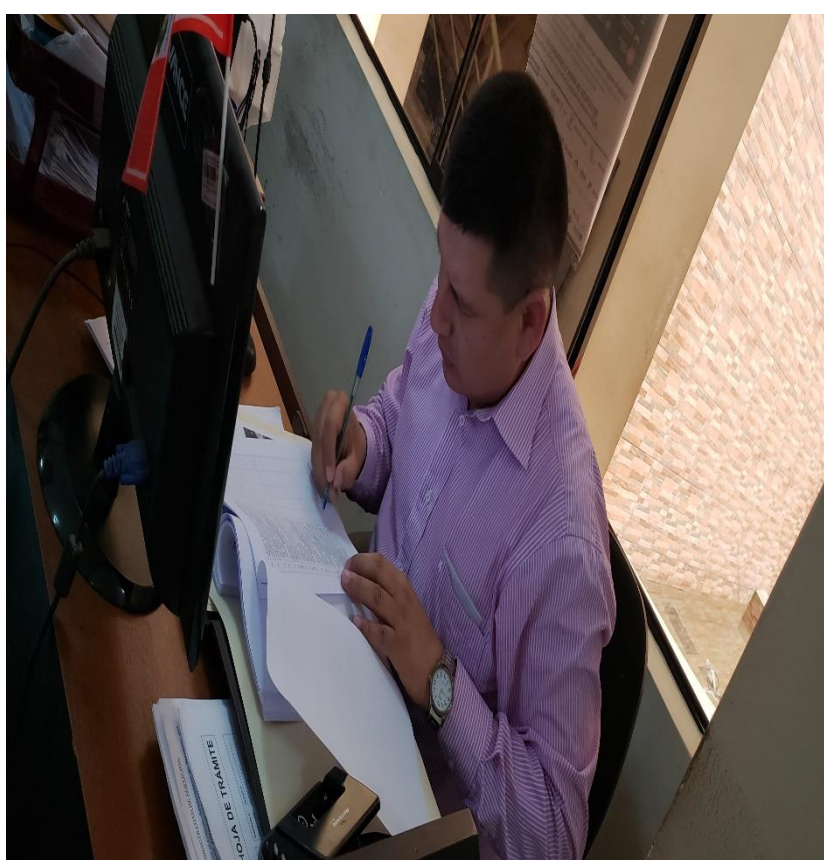


Foto 4: Aplicación de instrumentos a un funcionario municipal



Foto 5: Aplicación de instrumentos a una funcionaria municipal

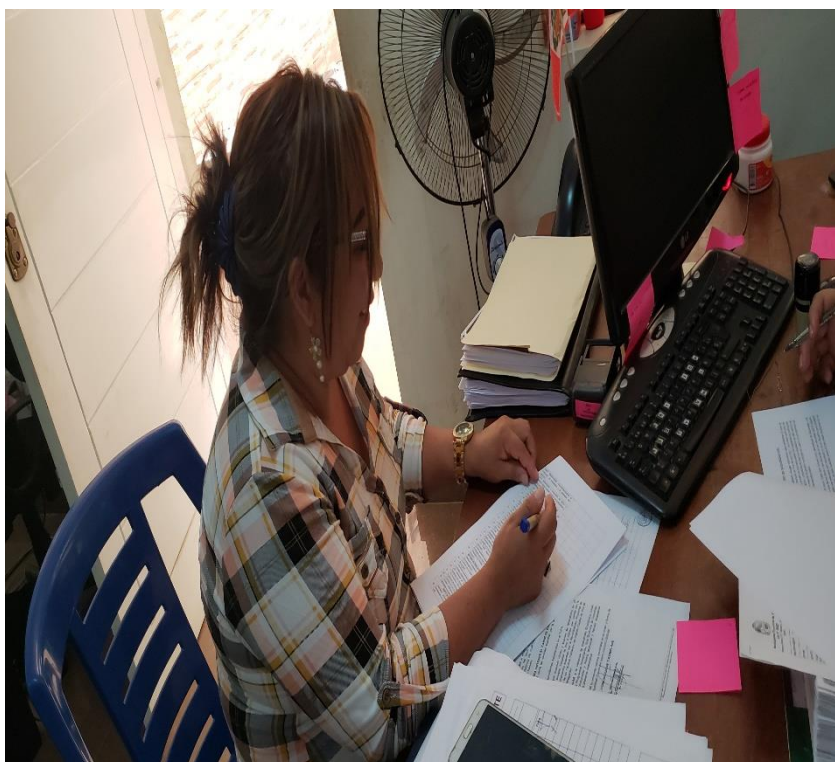


Foto 6: Aplicación de instrumentos a una usuaria del transporte público



Foto 7: Aplicación de instrumentos a un empresario del transporte público